

RADU THEODORU

NOI, „MIRCEA" ȘI ATLANTICUL

RADU THEODORU

NOI. „MIRCEA”. ȘI ATLANTICUL





EDITURA MILITARĂ, BUCUREȘTI



EXPUNERE DE MOTIVE

Am avut întotdeauna convingerea că nu-mi pot construi viaţa în afara unei armături de idei, de valori cu caracter definitoriu, care să nu mă încorseteze, dar care să mă delimiteze și să-mi potenţeze voinţa, atunci când, în mod firesc, adversităţile de toate genurile vor încerca să mă anuleze într-un fel sau altul.

Ideile acestei armături vin din istoria poporului meu și din revoluţie. Ele ţin de demnitate, de libertatea de a profesa demnitatea, de libertatea gândirii, sunt foarte exacte atunci când este vorba de adevăr și, desigur, mi-au pricinuit destule neplăceri, fără ca aceste neplăceri să știrbească cu ceva autoritatea, pe care, cu anii, au dobândit-o în organizarea vieţii mele de fiecare zi. M-au ferit de blazare și cinism, având harul să mă pună totdeauna în banca mea, scutindu-mă astfel de ridicolul acelei situaţii în care ești tentat să crezi că universul începe și sfârșește cu tine.

În adolescenţă oscilasem între două profesii-vocaţii: aviaţia și marina. Desigur îl citisem pe Saint Ex. Pe sub bancă, în orele de matematici, cineva îmi dăduse „Terre des hommes", apoi citisem și recitisem tot ce ţinea de fabuloasa aventură a lui Vlaicu și când în 1943 am fost pus să-mi aleg profesia, am optat pentru aripi. Eram în plin război, am devenit pilot de vânătoare, apoi am aterizat pentru o foarte lungă escală la masa mea de scris, consumându-mi apetitul pentru acţiune, pentru epic, în expediţii cinegetice, ascensiuni și, după trei decenii de la prima opţiune, am redescoperit sensurile plutirii și mirajul fascinant al orizontului marin. Aveam un „pui de mare" botezat *Hai-Hui,* cu care am navigat de la Galaţi în

Deltă, anii trecuţi m-am ambarcat pe un F.D. Proprietatea unui pasionat al sportului cu vele, barca era de fapt o ruină și, cu un echipaj improvizat, am încercat să ajungem de la Tulcea la Mangalia. O rafală puternică a făcut să ne pocnească sarturile, după ce în prealabil se rupsese catargul și derivorul.

Expediţia eșuată pe mare, undeva la sud de insula Sahalin, pe o întinsură populată cu cormorani, pelicani și egrete, m-a radicalizat.

Am făcut ore de navigaţie cu unul dintre vechii comandanţi ai navei-școală *Mircea,* constatând că între navigaţia aeriană și cea maritimă nu sunt deosebiri fundamentale și am trecut la construcţia unui iaht de cursă-croazieră *Hai-Hui ÎI,* iaht de 7,40 X 2,50, un velier suplu, după modelul francez „Edel IV", cu care scontez să-mi verific înclinaţia aceasta spre epic, păstrând încă aromele fruste și exotice ale lecturilor din adolescenţă, cărora li s-au adăugat, târziu, lecturi din Henry de Monfreid. Am urmărit cu pasiune dezvoltarea prodigioasă a sportului cu vele, vorbesc de sportul oceanic, descifrând în această migraţie de masă spre mare o tendinţă a omului contemporan suprasaturat de dominaţia industrializării anarhice.

L-am văzut pe contemporanul meu occidental fugind din oraș în suburbie, de aici în vilele izolate aiurea și de aici, pe o ambarcaţie cu vele, punând între el și Terra, cel puţin câteva zeci de mile marine de apă, solitudine și liniște desăvârșită.

Apoi l-am întâlnit pe sir Francisc Chichester. Aventura lui existenţială este una exemplară. De o rece frumuseţe virilă, mi-am spus, un mijloc de a te redimensiona. De a te redescoperi. De a te regăsi stimabil. De a ști adevărul despre tine în solitudinea aflată dincolo de majestuoasa împietrire a orizonturilor oceanului planetar. Există în fiecare din noi o fascinaţie a depărtărilor, o foame de geografie și istorie, o tentaţie a necunoscutului. De la o vreme, mi s-a părut că fără a mă confrunta cu Oceanul, după ce mă confruntasem cu Cerul, îmi sărăcesc voit existenţa epică și experienţa spirituală. De aici, până la un anumit gen de obsesie, nu mai există decât o barieră cu totul fragilă. Iacob întârzie construcţia lui *Hai-Hui II.* Ceea ce face este o remareabilă operă de marangozerie, dar a trecut un an și *Hai-Hui II* este încă nepuntată. Slabă nădejde ca în vara lui 1976 s-o las la apă. Între timp adun hărţi, instrumente de navigaţie, echipament de bord, studiez „Pilotul Mării Negre"; al „Bosforului" și „Mării Marmara"; calculez și studiez itinerarii care să mă ducă pe coastele fabuloaselor civilizaţii ale Asiei mediteraneene. Se alcătuiesc și se desfac echipaje posibile. Îmi împart existenţa între Grădiștea – nimic mai rural – și Siutghiol, pe malul căruia se construiește *Hai-Hui II.* Ies din neant oamenii inimoși, fără a căror contribuţie, o asemenea idee riscă să rămână stearpă. Ingineri, marinari, studenţi, dascăli în ale marinăritului. În vara lui 1975, Generalul Dragu care știa câte-mi lipsesc, îmi spune că vice amiralul… Îl cunosc pe viceamiral la Mangalia. Mă cucerește. Îmi pune în braţe un tom marinăresc. Stăm o noapte la șuetă, constatăm că suntem singura ţară cu ieșire la mare care nu avem un Yacht-Club, ne făgăduim fapte redutabile și, mai târziu, tot Generalul îmi spune așa într-o doară: „*Mircea* pleacă în America. N-ar fi rău"… „Câte luni stă?"… „Șase"… Imposibil. Șase luni, când pe masa mea de lucru zac maldărele de fișe ale „Cronicei eroice 1877 – 1878"? Maldăre de fișe migălite vreme de ani prin arhive și biblioteci?! Imposibil, îmi spun. De trei ori imposibil. Apoi Stela! Apoi copiii? Constat că n-am făcut tăierile la pomi și viţă, că n-am stropit piersicii, că universul meu familiar va suferi un șoc, că zecile de vase capilare care mă leagă de placenta mea profesională vor fi smulse brutal, constat cât de greu este să ieși dintr-o obișnuinţă care te definește, pentru a plonja în necunoscut, chiar dacă acel necunoscut ţine de zona mirifică a visului.

Sunt o mie și una de treburi ce-mi revin în această divi ziune a muncii care de fapt alcătuiește o familie. Este comod să le trec Stelei, dar nu mi se pare onest. Dezbateri în doi.

Știam că acolo între Cer și Apă, aceste două elemente primor diale ale tuturor mitologiilor, voi găsi explicaţiile care-mi con vin, pentru tragicul adevăr al devenirii. Pentru strania aven tură a spiritului, numită: cunoaștere. Poate că-mi voi releva încă ceva din sursa aceea misterioasă de rezistenţă și tărie care-a născut marii descoperitori, conchistadorii și vizionarii.

Îmi ofeream din nou șansa să înving sau să fiu învins. Învingător, meritam

creditul semnat de destinul care mă extrăsese întreg dintr-o serie de întâmplări cu avioane, ori fără avioane, pentru alţii, mortale. Ultima dintre ele se petrecuse fulgerător într-o noapte dinaintea Crăciunului 1975, noapte cu mâzgă, vânt și vremuială, pe când traversam Bărăganul cu mașina. Învins, trebuia să-mi recunosc limitele și să mă rezum la viaţa mea de om întors la ocupaţiile ancestrale, între pomi fructiferi și viţă de vie, ignorând pentru viitor întrebările legate de marile migraţii care-mi aduc sub streașină rândunelele, și în salcâmul uscat din curte albul zbor al berzelor. În definitiv nu poţi urca la infinit în dura ierarhie a experienţelor spirituale și cândva, ori undeva, obosit; ori poate înspăimântat, trebuie să te oprești, acoperind cu propria-ţi umbră numai atât cât înseamnă și semnifică dimensiunea ta reală. Thor Heyerdahl își verificase teoriile și se verificase pe sine în două din aventurile secolului: expediţiile „Kon-Tiki" și „Ra". În 1973 are loc regata circumterestră de 30.000 mile marine, care reface în 4 etape, drumul solitarului Francisc Chichester în jurul oceanului planetar. Memoria lui Alain Bombard, naufragiatul cu voia sa, supravieţuitor al unei traversade fără alt aliment decât planctonul și fără altă băutură decât apa de mare, plutește încă pe deasupra Atlanticului. Prin 937 normanzii navigau între Norvegia și Groenlanda, iar spre anul 1000 Leif cel Fericit, fiul lui Erik cel Roșu a ajuns pe coastele Americii de Nord. „Santa Maria", caravela primei traversade a lui Columb, avea între 100 și 130 de tone. A ridicat ancora în zorii de 3 august 1492 și numai gândul că *Mircea* va urma, în mare, drumul lui Columb poate răsturna cel mai solemn program de lucru al anului. Încep să înţeleg de ce Thor Heyerdahl și Sir Francis își dedică faptele, unul Yvonnei, celălalt lui lady Chichester. Stela mă asigură că tot ce ţine de noi și copii va fi excelent. De fapt asta înseamnă totul. Ea a înţeles că-mi epuizasem un șir îndelung de experienţe (fusesem furnalist III la Reșiţa, bibliotecar, referent tehnic, casier, vice președinte obștesc la un comitet judeţean de cultură și artă, secretar de asociaţie scriitoricească, redactor la reviste lunare, activist cultural) împărtășindu-mi opinia potrivit căreiasim ţisem cu luciditate cum devin prizonierul limitelor acestor experienţe. Poate îmi doream o evadare dincolo de arealul de cultură european. Și mai era ceva. Revoluţia redimensionează ansamblul profesiilor și ponderea lor în societatea romă nească. Agricultura este rivalizată de industrie și amândouă intră în circuitul mondial prin intermediul navelor care câștigă tot mai mult teren în transportul de mărfuri românești spre cele cinci continente. Marinăritul a devenit sau tinde să devină una din profesiunile cheie. N-o puteam ignora când, de fapt, fusese una din primele mele dragoste. Am convingerea că fără a fi un popor de marinari, avem o excelentă tradiţie coborând dincolo de pânzarele lui Ștefan cel Mare și flotila de Dunăre prin care Mircea cel Bătrân și-a asigurat fluviul, la acei misterioși bârladnici, corsari temerari de Deltă și larg marin, care-au interceptat și abordat de atâtea ori corăbiile ce legau Caffa de Bizanţ sau Trapezunt. Experienţa cu *Mircea* putea să lumineze această convingere, putea stabili puncte de referinţă pentru cărţi de gen la care visez și să confirme sau infirme ceea ce anticipasem în „Călăreţul Roșu" sau în „Ţara Făgăduinţei". În ultimă instanţă croaziera era un act de onestitate profesională. Ea mi-ar fi dat liberă

trecere pentru un gen de literatură în afara experienţei mele de până acum.

Dacă tuturor acestor argumente li se adaugă câtimea aceea de curiozitate, aventură și nemulţumire care ne unge cu sacrul mii al neliniștilor; dacă cele șase luni de ocean puteau oferi un spectacol al forţei raţionale care să stăpânească sumbrul strigăt al conștiinţelor torturate de întrebările singurătăţii, de imposibilitatea adaptării, sau de incompatibilitatea unor adaptări dictate de raţiune și refuzate de fiziologii ancestrale legate de Terra, atunci…

Dialogul cu Stela a luat sfârșit aici.

Aflasem între timp itinerariul și scopul croazierei. Numai simpla înșiruire a escalelor poate scoate din minţi până și pe cel mai raţional bonz al raţiunii. *Mircea* este invitat de guvernul Statelor Unite și de organizaţiile de sport cu vele americane să participe la *Operation Sail ‘76,* marea paradă navală internaţională, care va avea loc la 4 iulie 1976, la New York.

Parada este punctul culminant al serbărilor prilejuite de ani versarea bicentenarului independenţei Statelor Unite. *Operaţion Sail ‘76* este de fapt punctul culminant al unei alte operaţiuni navale, de factură internaţională și de un inedit cvasiabsolut. *Internaţional Sail Training Baces 1976,* ceea ce înseamnă o regată internaţională a velierelor din clasele A și B participante la serbările bicentenarului, cu plecarea din Plymouth, Anglia, la 2 mai 1976, pentru a ajunge la Newport Statele Unite în jur de 27 iunie, de unde să se întrunească la New York pentru parada din 4 iulie, să viziteze câteva porturi ale Statelor Unite și la 15 iulie să plece pentru ultima etapă a regatei: Boston-Plymouth. Regata este compusă din 4 etape: Plymouth-Tenerife în Canare, 1 424 mile marine; Tenerife-Bermuda, deci traversarea Atlanticului coborând spre latitudinea de 27°, și însumând 2 517 mile; Bermuda-Newport, regată tradiţională a Statelor Unite, 632 mile și Boston-Plymouth, 2 745 mile. Pentru a participa la *Operaţion Sail ‘76,* velierele venite din cele 5 continente să omagieze bicentenarul independenţei Statelor Unite, trebuie să participe la regata internaţională sau măcar la penultima ei etapă: Bermuda-Newport. Bermuda convenind atât velierelor Americii Latine cât și celor venite din Asia, de fapt *Nippon Maru* uriașul bark japonez.

Mircea se înscrie pentru etapa Bermuda-Newport. Până în Bermuda va naviga, fără escală, de la Constanţa la Las Palmas în Gran Canaria, va traversa Atlanticul cu vele, este prima traversadă cu vele a Atlanticului întreprinsă de o navă românească, va face vizite de prietenie în Brazilia, Venezuela și Columbia, va traversa Marea Caraibilor și, ieșind în Golful Mexic, va efectua o vizită de prietenie în Mexic, apoi una în Cuba, după care va intra în strâmtoarea Florida și va traversa pe ipotenuză „Triunghiul Morţii”, ancorând la Hamilton-Bermuda, unde va întâlni flota cu vele internaţională. Se va în scrie la regată, va ancora la Newport, va defila pe Hudson, va vizita Baltimore și Philadelphia, nu va putea răspunde invitaţiei românilor americani din Chicago și va retraversa Oceanul, întorcându-se la Constanţa prin Lisabona și Alger.Marșul însumează 19 524 mile marine.

Va înscrie în istoria marinei românești cea dintâi traversare cu vele a Atlanticului, cea dintâi traversare a oceanului de către o navă a marinei noastre

militare și cea dintâi participare românească la o regată oceanică internaţională.

Ne-am hotărât. Fac demersurile pentru a mă ambarca! Este începutul lui februarie, nava ridică ancora la 4 martie, n-am echipamentul necesar, niciunul din factorii responsabili ai Ministerului Apărării Naţionale nu știe încă nimic, contez însă pe operativitatea și înţelegerea acestor factori și mă nă pustesc cu motorul în plin în biroul contraamiralului. Contra amiralul zice da. Comandantul marinei zice da. Secretarul Consiliului Politic Superior zice da. Ministrul zice da. Zarurile au fost aruncate. Îmi înnebunesc croitorul. Stela scotocește magazinele. Se pare că albul la vestimentaţie este prohibit, iar la tropice este nevoie de alb. Sunt injecţii de făcut. Sunt cărţi de luat. Se cere o redocumentare pe rută. Nu mi-am stabilit încă statutul; ofiţer de rezervă concentrat, ca să nu fiu singurul civil pe navă sau rămân la statutul meu de scriitor?

Abia în clipa în care se spune ultimul da, cu zece zile înaintea plecării, îmi dau seama cât de mult mi-au folosit anii de când pregătesc croaziera cu *Hai-Hui II.*

Aici se încheie, parţial, expunerea de motive! Motivele care m-au determinat să abandonez confortul vieţii mele terestre și să caut raţiuni, adevăruri și împliniri sub constelaţiile mirifice ale sudului, în grava solitudine a Oceanului.



ÎNAINTE DE AMBARCARE

Totul este gata în timp record și meritul nu-mi revine decât în foarte mică măsură.

Desigur, anii de când pregătesc croaziera cu *Hai-Hui* își spun cuvântul. Dar nu asta este esenţialul. Esenţialul este la oameni și în oameni. Unul din foștii mei elevi la Școala de ofiţeri de aviaţie este ofiţer superior și lucrează în secretariatul Consiliului Politic Superior. Și-a păstrat, în pofida anilor și a părului cărunt, surâsul cuceritor și eficienţa pe care o avea pe când îmi era încheietor la compania de elevi. El și colonelul Marius Andone se ocupă de partea „militară” a formalităţilor.

Am făgăduit conducerii Ministerului Apărării că mă voi întoarce cu un film pentru televiziune; și, desigur, cu o carte.

Este deci nevoie de un operator și de o cantitate industrială de film. Nici televiziunea, nici armata nu pot să se lipsească de un operator vreme de 6 luni. Contraamiralul îmi spune că la *Mircea* vor fi doi elevi, membri ai unui cineclub, care vor avea un aparat de filmat, vor avea și peliculă, dar este bine să-mi asigur pelicula de rezervă. Dinu Săraru este la Televiziune. Tabăr pe el, fac o cerere scrisă, toată lumea se întreabă ce-am să fac cu peliculă fără aparat de filmat, aparat nu se găsește, cu toate că pledez pentru ineditul croazierei, pentru cvasigratuitatea filmului care n-ar costa Televiziunea decât… pelicula. O șansă la un secol. Nu sunt prevăzut în niciun plan și cu patru zile înainte de plecare obţin toate investiturile și semnăturile pentru… 250 casete de film. Enorm, mi se spune la administraţie, după ce sunt avertizat că am semnat pentru 30.000 de lei. Janot Marinescu, echipier în prezumtiva croazieră cu *Hai-Hui H* (făcuse un rol magistral în „Marele Vis”) mi-a adus metrajul de opanol, necesar costumului de protecţie și fantezia lui don Cucea, croitorul transformase metrajul într-o vestimentaţie cu toate aparenţele etanșeităţii.

Într-o dimineaţă mă duc la patul lui Horia. Horia este un tip redutabil, are 8 ani, temperament reflexiv, detestă lucrurile inutile și se pasionează vizibil pentru matematici, lucru care îmi creează o vădită stare de inferioritate. Este tăcut și mă privește lung.

— Nu-mi place că lipsești așa de mult, îmi spune… Nu poţi să stai mai puţin?

Socotește că mă voi întoarce înainte de culesul viei și că vom putea sta la mare, împreună, cel puţin câteva zile. Stela are ideea să-i aducă în discuţie pe Mannix și McCloud. Ideea că-l voi întâlni pe șerif galopând pe străzile New York-ului pare să-l consoleze vag. Ochii copiilor au expresii de nesuportat.

Am un planiglob. Seara stăm cu toţii în faţa lui și refacem mereu marșul lui *Mircea* de la Constanţa la Constanţa. Constat că n-am nimic din degajarea marilor călători. De fapt cine poate spune că ei o aveau cu adevărat? Tot ce mă înconjoară dobândește relief, culoare, viaţă, o cutremurătoare putere de atracţie și seducţie. Mărul acesta l-am plantat cu un an înainte de inundaţiile din 1973. Dumnezeule, trebuie să fac tăierile la piersici. Mugurii de rod stau gata să pocnească. Domnișoara Voica își serbează cel de-al… treilea an. Nu-și pune probleme în legătură cu despărţirea și mă terorizează, după cum terorizează întreaga casă. În 17 februarie, crivăţ. Croitorul zace cu gripă virotică. Nu există pantofi albi pe piaţă. În 19, zi magni fiică. La Brașov se filmează scena cu elicopterul din scenariul meu T.V. „Pasărea Speranţei”. Am scris și încheiat capitolul morţii lui Șonţu și Mărăcineanu la asaltul nefast al Griviţei 2.

Asta mă traumatizează. În 23 sunt trecut pe lista echipajului.

Formalităţile s-au încheiat. Stela, ca întotdeauna, a fost și este centrul de la care iradiază căldura tandră a echipajului nostru de patru. Vin bunicii să-și ocupe „posturile de luptă” pe timpul absenţei mele. Cât de săracă ar fi copilăria fără bunici! Laurenţiu Fulga și „tata” Iancu au făcut tot ce se poate face din partea unor confraţi ierarhizaţi în conducerea Uniunii Scriitorilor. Doctorul mă trimite la injecţii. Este o secţie a spitalului Cantacuzino, prin spatele Cișmigiului, cu personal simpatic și îndatoritor. Mi se fac injecţiile de rigoare și mi se eliberează „Cartea galbenă” sau *International Certificate of Vaccination,* document care îţi dă liberă trecere spre lumea tropicelor. De fapt sunt gata pentru ambarcare. Acasă. Stela a aranjat totul pe categorii, începând cu pastele de dinţi și cele de bărbierit și isprăvind cu „ţinutele”. Ca să nu distonez prea mult de ţinutele echipajului, am renunţat la orice fantezie vestimentară și mai ales la costumele obișnuite, adoptând croiul tunicilor și al bluzelor de bord. Contraamiralul îmi spune că nu voi avea o cabină singur, dar că, plecând pentru 6 luni, nu există altă limită la bagaje, decât cea dictată de dimensiunile cabinei împărţite la doi. Și că, desigur, este cazul să mă duc la Constanţa pentru o aclimatizare scurtă, să-mi aranjez cabina, astfel ca înaintea plecării cu două zile, să fiu la bord.

Deci, plec la Constanţa. Încarc mașina și-mi spun că va trebui să găsesc o cabină cu totul generoasă să-mi încapă toată masa asta de lenjerie, haine, ustensile și mai ales… cărţi. Cu rigiditatea fostului militar, obișnuit să execute un program de lucru indiferent de condiţiile exterioare, căruia i s-a adăugat cultul pentru munca zilnică al prozatorului, mi-am fixat ca în această jumătate de an de navigaţie să-mi termin „Cronica eroică” și să ţin la zi un foarte minuţios jurnal de bord, pe care să-l completez cu fișe de lectură lucrate după o bibliografie marină care umple un sac mare din plastic. Încarc la mașină cele două volume de fișe care însumează evenimentele Europei anilor 1850 – 1878, câteva volume încă nefișate, topul de 2.000 coale de hârtie imaculată, cele patru caiete tip student, cu scoarţe albastre, pentru jurnalul de bord, călimările, uneltele mele de scris, un album cu refugiul nostru de pe malul Argeșului și, plin de intenţii generoase, demarez din București pe la orele 03.30, sâmbătă 28 februarie. Este o noapte sumbră, oţelie, fără stele, iar în Bărăgan, vânt. Un vânt sec, rece, care se înverșunează să mă scoată din șosea. Când intru în Bucu, am senzaţia că plonjez în istorie. Pe toate uliţele și din toate uliţele curg spre șosea, legănându-se, vetre de jăratec. Sute de policandre în care ard lumінări, plutesc deasupra pământului. Satul coboară în mit până dincolo de daci. Noapte încă, noapte începușită, și prin întuneric sutele de oale cu jar și sutele de lumânări înfipte în străchinile cu pomeni, fâlfâindu-și lumina, dâre de scântei pâlpâitoare, speriate și efemere, chemarea viilor adresată celor așternuţi la rădăcinile ierburilor, lumina-speranţă; luminamântuire; lumina-simbol; lumina-solidaritate; flăcăruia ţâșnită cine știe când în noaptea cumplită a omului cavernelor, flacăra protoistorie!, a celor dina inte de Burebista, cuvioasa lumină purtată la praznicele împărătești, la nașterile și morţile acestora din Câmpia Dunării, din poienile munţilor și de la Marea cea Mare. Recunosc, am viciul istoriei,

pe care-o văd germinând la infinit în veșnicia neamului meu. Spectacolul mă halucinează. Apoi, ca și când un semnal misterios al pământului ar fi ajuns în toate satele

Bărăganului, chemând această lumină a tradiţiei, întregul ori zont se tivește cu sâmburi de flacără vie, smulgând fiinţa sate lor din nefiinţa neagră a somnului și a nopţii. Este sâmbăta morţilor. Cei vii le cheamă amintirea și le ușurează migraţia spre clorofilă. Trec din sat de lumină, în alt sat de lumină, ca într-o feerie păgână. La Vadu Oii orizontul se umple lent de o culoare sângerie. Cimitirul satului este plin de femei. Pe morminte ard sute de lumânări. Apoi se face ziuă și Dunărea este plină de sânge. Sunt formalităţi de făcut să pot intra în port cu mașina. Le fac rapid, oamenii sunt curtenitori și în jurul orei 08.00 văd catargele lui *Mircea* și stopez în dreptul schelei. Din clipa aceea știu că m-am rupt de mine cel de până acum. Că m-am stocat undeva în memorie și că dublul acela plin de neliniștea depărtărilor, tipul acela laborios și lacom de epic, de întâmplare, de risc, de necunoscut, pe care-l voisem uitat în livretul militar al căpitanului aviator de rezervă, ţâșnește din pseudouitare și-mi umple epiderma fără niciun fel de echivoc. Am vreme să absorb lacom silueta zveltă a navei-școală, etrava elansată, bompresul ridicându-se cutezător, infinita poezie a catargelor hașurate de păienjenișul sarturilor, văd o gardă din elevi caporali în talie, băieţii sunt puţintel stacojii, vântul este aici de-a dreptul glacial, și în faţa frontului un căpitan de rangul 3, nu mai puţin stacojiu, care mă privește cu un fel de… știu exact cum privește un căpitan de rangul 3 un civil cu pălărie vânătorească și demi gălbui din păr de cămilă… Mă apropii de copastie. Sunt plin de avânt. Iată, îmi zic, casa mea plutitoare pentru șase luni de zile. Căpitanul de rangul 3 se apropie și el de copastie, vede mașina încărcată, probabil bănuiește că n-am pătruns în port din simplă curioztate, dar pentru că expresia lui cere explicaţii, i le dau printre sarturi.

— N-aţi venit bine! zice… Așteptăm o inspecţie… Vă rog trageţi mașina undeva lateral.

Mă uit puţintel urât la bravul căpitan de rangul 3. Îmi zic că, oricum, un bun venit se putea spune, chiar dacă era așa, de formă. Se pare că o anume politeţe elementară, când îţi bate un străin la poartă, se impune, tot elementar. Mă urc în mașină. O trag mai la prova, de unde văd galionul, acel Mircea Voievod cu mustăţi negre și coroană, cu pliurile mantiei în formă de aripi lipite de bordaj, dând senzaţia că prova lui *Mircea* este gata să-și ia zborul. Erau acolo câţiva ofiţeri superiori din marină care asistaseră la „primire”. Cineva îl cheamă pe căpitanul de rangul 3, îi spune ceva, se prezintă un marinar și mă invită la bord, unde ofiţerul din faţa frontului este surâzător acum, amabil și vioi. Se prezintă: „căpitanul de rangul 3 Ispas Eugen, comandantul navei-școală *Mircea*”. Îmi spune că așteaptă vizita secretarului Consiliului Politic Superior și ordonă să fiu însoţit chiar la cabina unde voi fi cazat. Cineva mă introduce printr-o poartă etanșă, într-o cursivă îngustă, altă poartă etanșă, o cursivă cu pereţi albi, o scară abruptă la stânga, coborând în interiorul navei, la dreapta o bucată îngustă de cursivă. Sunt în bordul babord.

Două uși de cabine faţă-n faţă. Pe cea din dreapta scrie „Of. Sup.II. 15”. Îmi zic

„Ofiţeri superiori II”. 15 rămâne încă o cifră misterioasă. Cu toate că înăuntru totul este val-vârtej, cabina mă cucerește la prima vedere. Sunt acolo doi ofiţeri superiori care se dedau unei munci laborioase, punând puncte roșii, ori cruciuliţe, pe o listă interminabilă. Cel mai scund, jovial, plinuţ și vesel, este posesorul cabinei, căpitanul de rangul 2 (deci locotenent colonel la armata de uscat) Neiculescu

Florian, secretarul organizaţiei de partid, locţiitorul politic al navei. Se mută în altă cabină (de fapt golește sertarele birou lui, evacuează chesonul, strânge broșurile de propagandă și-mi dă cheile) mă invită să stau aici până se aranjează totul și bineînţeles, aflu imediat că este oltean de pe undeva de pe malul Dunării, un oltean afabil și exuberant care de la început mă face să mă simt bine. Aud siflee. Aud comanda „pentru onor la stânga prezentaţi arm!” și după câteva minute sunt invitat la „salon”. Amirali, în spatele lor o vastă frescă a lui Știubey descriind istoria marinei, lumini încorporate în lambriserie, de fapt în căptușeala din material plastic imitând lambriseria, doi pontili ca două colonade, o masă ovală, fotolii, mochete și singurul în kaki, generalul, secretar al Consiliului Politic Superior. Comandantul marinei, îl văzusem acum un an când oboseam s-o armez pe *Hai-Hui.* Secretarul Consiliului se interesează de navă, echipaj, pregătiri, de comportarea acestui ambasador colectiv al României, care este *Mircea.*

Recunosc un căpitan de rangul 1 (colonel) spătos, brunet, cu părul ușor ondulat, cu riduri adânci, care îmi zâmbește și îmi face semne amicale. Desigur se dau rapoarte, ofiţerii sunt perfect regulamentari, exacţi, chestiunea asta, exactitudinea, lipsa de pălăvrăgeală îmi place, totul este telegrafic, se pare că stadiul pregătirilor de drum este pe sfârșite, generalul și amiralii pleacă, apoi îl cunosc pe ofiţerul voinic, care îmi surîsese jovial. Comandantul superior al marșului, căpitanul de rangul 1 Hârjan Alexandru. Nu înţeleg ce înseamnă „comandant superior al marșului”, dar câte nu înţelege omul pe pământ și acum, pe apă. Nu știu dacă flerul meu este infailibil, dar presimt că sunt în prezenţa unui om bun. Îmi place masivitatea, îmi place obrazul tăiat de riduri, îmi plac mâinile mari, îmi place expresia ochilor, dar mai ales mă cucerește pasiunea lui pentru tot ce ţine de istoria navei-școală *Mircea.* Ne aflăm în cabina pe care-o ocupă în babord – spaţioasă, utilată cu birou, frigider, televizor, mochetă, un studio cochet și găsim aproape instantaneu un limbaj comun. N-am venit la bord în chip de turist de clasa I și de vreme ce amândoi vedem în acest marș o experienţă unică a navei-școală, cu implicaţii al căror contur și profunzimi sunt abia conturate, lucrurile trec dincolo de rutină, spre esenţa care le definește în raport de propria istorie a navei-școală și de istoria mai largă a marinei noastre militare. Doresc să fiu util în aceste două zile care îmi rămân până la ambarcare. Deocamdată, pe fugă, cunosc o parte din ofiţerii navei. Secundul și, pentru a scurta titulatura gradului, voi folosi abrevierea „cr” (3,2,1) pentru ofiţerii superiori, recte căpitan de rangul 3 (maior) = cr3; căpitan de rangul 2 (locotenent colonel) = cr2 și căpitan de rangul 1 (colonel) = cri; deci secundul cr3 Stăiculescu Dan, medicul na vei, maiorul Săcșan Ștefan și, desigur, ofiţerul cu protocolul, nu face parte din echipaj, este detașat la navă, care se prezintă: „căpitan de rangul 2 Hoșciuc Francisc și persoanele care-l însoţesc”. Este

singurul care are treburi la București, treburi pe care, dacă vreau… Vreau și aflu că sunt de ridicat de la o tipografic „certificatele de botez marinăresc”, dar că trebuie și aprobările de rigoare etc. etc. Pentru că toată lumea îi zice lui Hoșciuc, Pișta, îl păstrăm și aici sub acest nume sub care-i place să se alinte. Doi elevi caporali, deci studenţi în anul doi ai „Institutului de marină Mircea cel Bătrân”, aduc bagajele de la mașină. Unul dintre ei, Dragoș Raţiu, înalt, aproape atletic, atent și ponderat, cu o discreţie care stă bine, dovedește o remareabilă îndemânare la așezatul efectelor. Mai exact la repartizarea tuturor teancurilor de lenjerie, prosoape, săpunuri și paste, a cravatelor și costumelor de haine, pantofilor și a încă o sută și unul de alte obiecte diferite, de la lame de ras la perii de pantofi, de la aspirine la ustensilele proprii de lucru pe hartă, echere, linii paralele și gheară de compas; deci îndemânare stupefiantă la aranjarea acestora, evident în volum net superior capacităţii de absorbţie a cabinei, în cheson și sertare, cunoscând că n-am acces decât la jumătate din volumul acestora. Cealaltă jumătate rămânând pentru misteriosul colocatar, profesorul de engleză. Indiferent de cum va fi acest profesor, îmi propun să-l exploatez la maximum și, după o jumătate de an de cabină comună, sunt fericit de pe acum, voi scrie, citi și vorbi englezește, ca cel mai veritabil John Bull. Deci, respect pentru spaţiul vital al profesorului. Autorităţile bordului, mereu în trecere prin ea bina care a fost aspirată, curăţată și spălată, căreia i s-au schimbat așternuturile, se interesează de evoluţia cazării. Dragoș dovedește calităţi de vrăjitor. Rând pe rând vrafurile se aranjează pe sortimente și sortimentele aranjate în ordinea folosinţei: cele de vară dedesubt, cele de iarnă deasupra, se resorb în sertare și chesoane. Cămășile au toate aceeași lăţime. Pastele de dinţi stau cu pastele de dinţi. Butonii cu butonii.

Plonjez brusc în plin „S.O. Av.44 și aud vocea guturală a Tucanului: „pentru ce, domn elev, aveţi scamă la cusături”?! Se pare că pentru a învăţa să zbori, prima condiţie era să nu ai scamă la cusături. Dacă aveai, se ducea dracului învoirea de duminică și…

Cabina este dreptunghiulară. Cred că are trei metri pe doi. Dacă are! În bord sunt două hublouri, prevăzute cu obturatoare grele de oţel. Pe aici văd navele din port. Tot aici există un dulap, deci un cheson, împărţit în două: o parte pentru haine, a doua pentru lenjerie. De la cheson până în peretele care ne desparte de bucătărie, un birou, cu o etajeră.

Sub birou, caloriferul. Biroul are două sertare și un fotoliu scoică, pe schelet metalic, cu un inel fixat în podea, de care poate fi ancorat pe furtună. Tot sub birou se află vestele de salvare. O canapea extensibilă paralelă cu peretele bucătăriei, deci perpendiculară pe axul longitudinal, deci pe direcţia de marș a navei. În faţa canapelei, o măsuţă fixă. Între peretele opus bordului care închide cursiva și canapea, o cușetă înaltă din lemn, cu perdele, care ocupă toată această parte a cabinei.

Dedesubt, două rânduri de sertare. Deasupra, orificiul de aerisire, care se închide cu două fante. În peretele opus canapelei, ușa. Între ușă și cheson, o cuvetă liliput. Dedesubt, coșul de hârtii. Deasupra un dulăpior cu oglindă, pentru

ustensilele de toaletă. Un tub cu neon. Pe birou o veioză. La căpătâiul cușetei, o altă lumină camuflabilă. Dacă tragi perdelele cușetei, cabina se izolează practic în două sihăstrii. Totul este confortabil, dacă viaţa se reduce la raţiune, economie în mișcări și bunăvoinţă infinită. Desigur, totul va depinde de… profesorul de engleză, de tabieturile, obiceiurile și modul lui de a accepta acest confort în doi. Depozitez într-un colţ al biroului (este un eufemism) vrafurile de fișe privind „Cronica eroică”.

Larousse-ul și un volum imens, greu de mai bine de un kilogram: „Istoria descoperirilor geografice”. Am o cutie mare de carton cu pliante turistice și o pungă cu insigne. Mi le-a dat Generalul. N-a făcut rău că mi le-a dat, dar… Le găsim un loc sub canapeaua extensibilă. Geamantanele se duc la mașină. Cum un nenorocit de iepure s-a sinucis în zori, alegând mașina mea pentru fapta asta nesăbuită, pleacă la cazan.

Sunt gata. O parte din ceea ce sunt în mediul meu familial a trecut în cabina „Of. Sup. Îl 15”. Albumul cu ai mei și Grădistea este pe birou. Fotografia Stelei tot acolo. Am adus și câteva sticle cu vin de la Grădiștea. Iepurele este gata. Dejunez cu secretarul de partid la careul ofiţerilor. Urmăresc cu ironie acidă procesul rapid de aclimatizare la noua condiţie.

Toate îmi sunt străine, dar toate mi se par cunoscute de când lumea. Chiar și atitudinile binevoitor ironice, ori binevoitor militare. Nu le-am practicat eu însumi pe diferitele aerodroame, pe care s-au rătăcit de atâtea ori „civili”, ori camarazi de la alte arme? Nu le-am simţit de atâtea ori, când „civil” fiind m-am întors pe acele aerodroame, pentru a scrie despre oamenii lor? Discutasem la Ministerul Apărării cu adjunctul secretarului Consiliului Superior, un general vioi în spirit, ager și prezent și se pusese problema aclimatizării la bordul unei nave militare. Îl asigurasem și mai târziu fusese de acord cu mine, că nu se va naște nicio dificultate.

Afară ţiuie un vânt tăios, rece și umed. Doctorul îmi spune că mai am de făcut câteva injecţii și, sub aspectul său jovial, îl simt cântărindu-mă. Probabil vrea să descifreze ce fel de pacient îi voi fi. Pentru că tot merg la Mamaia s-o văd pe *Hai-Hui,* îl iau cu mine pe cr2 Neiculescu. Domnul Iacob nu lucrează. Mă uit în hangar printr-o crăpătură. *Hai-Hui* are bordajul gata. Stejarul lucește mat. Conţine în forme, de pe acum, toată vraja mărilor calde. Mă despart de ea cu o strângere de inimă bizară. Reiau drumul Bucureștiului, prin Bărăganul torturat de vânt.



AMBARCAREA

Mai sunt două zile până la ambarcare, dintre care una este duminică și duminicile sunt rezervate Grădiștea. S-au verificat prieteniile și ele continuă să se verifice temeinic mai ales acum. Știu exact care din cei ce-mi trec pragul îmi sunt sau nu prieteni.

În duminica asta de sfârșit de februarie sunt de solar în care cresc răsadurile roșiilor timpurii. Luni 1 martie sunt la tipografia cu pricina. Mă însoţește un ofiţer de marină din Minister. Luăm teancul de certificate și invitaţii pentru diferitele solemnităţi de la bord. N-am încă o semnă tură pentru peliculă. La televiziune. Mi se spune: mâine.

Mâine plec la Constanţa. Fie și mâine! Seara suntem la Grădistea. Este un ger ușor, piersicii au înmugurit, lunca susură, susură Argeșul, ici, colo a dat colţul ierbii. Gugușțiucii uguie a dragoste. Cei vechi ai mei au păstorit și-au fost cărvănari între Adriatica și Târgoviște. Aromele pământului mă leagă aici, cu lanţuri fluide și

invizibile. Marţi plecăm la București. Mă despart de ai mei. Până miercuri, când ne vom vedea la Constanţa. Generalul îmi dă mașina să-mi rezolv ultimele treburi. La T.V. Se trimite un șofer după ultima semnătură. Se încarcă cele cinci cutii cu peliculă. Generalul Dragu și doctorul Radu Ozun mă conduc la gară. Am în servietă un scenariu pentru copii „Călugăreni", care trebuie corectat. Amândoi sunt prieteni vechi și încercaţi. Generalul aduce o mapă cu documentare trasă la xerox. Pentru „Asaltul". Desigur, pe navă va fi timp berechet. Stăm sub semnul emoţiei aceleia gâtuite, stăpânite și seci, care-i îmbătrânește pe bărbaţi. Am ocupat aproape în întregime plasa de bagaje. Gata! Soare și vânt! Ei rămân pe peron, până când trenul trece dincolo de macaze. Doctorul a venit ieri din Libia. Până la Slobozia vântul ridică nori compacţi de praf pe care-i tăvălugește, amestecându-i cu ciulinii peste semănăturile verzi, de toamnă. Cer de oţel dur. De la Slobozia plouă. O pereche de unguri bătrâni. Ea are 75 de ani. Ciripește Lot timpul. Se duc la băi, vin de la Arad și-mi evocă deceniile de la începutul secolului. A fost profesoară de dans… El cam mutulică, ea plină de extazul adolescenţei. Mi se pare nespus de tânără. Râde mult, exuberant, râs de femeie care și-a petrecut viaţa dansând. La Constanţa plouă torenţial. Desigur, Dragoș nu mă găsește, un hamal cu ochelari aburiţi mă debarcă la peron, apoi vine Dragoș în ţinută elegantă de stradă, încărcăm pelicula și certificatele în mașina pe care viceamiralul a pus-o la dispoziţie și pe o ploaie în trombe ajungem la Mirc*ea. Mi*-am confecţionat faciesul de rigoare.

Fără emoţii. Linear și circumspect. Clădim vraful de cutii în cursivă. Profesorul a fost la bord, dar ca orice profesor perfect, a plecat cu cheia de la cabină în buzunar. Șiroiesc de apă. Apare comandantul navei. Se deschide ușa cu cheia de rezervă și comandantul trimite după profesor. Încerc să netezesc situaţia. Comandantul rămâne intransigent… în cabină, cald. Profesorul și-a adus câteva lucruri. Găsesc fotografia unei femei, a unei fetiţe și, pe birou, o păpușică miniaturală, într-o rochiţă în carouri, de altfel total indecentă. Adopt o ţinută de bord nu departe de cea uzuală. Începe să se întunece. Ploaia se duce spre larg. Iată-l. Profesorul de engleză. Ușa cabinei se deschide și apare un tânăr cu ochelari, lentilă groasă, într-un fel de demi gri-cenușiu în carouri vagi, deschis la nasturi, având pe cap o căciulă enormă cu clape, și aceste clape buclu cașe desprinse din nasture, stând una mai sus și alta mai jos, așa cum stau urechile diversilor eroi din „Piff". Profesorul bucălat are ochii de un verde deschis și este tocmai ce trebuie pentru o navă militarii și exigenţa unor instructori militari.

Încerc o simpatie ciudată și îmi spun: iată un adevărat civil, la limita dintre victimă și martir. În plus este și sibian… Deocamdată îmi dă cheia, se prezintă a fi asistentul universitar

Tudor Albu, cineva vrea să ne așeze „după vechime", dar tânărul de sub căciula cu clape buclucașe reacţionează șocat, spunând că nu este nevoie să i se facă lecţii de politeţe și îmi cedează cușeta așezată în axul navei. Cușeta cu perdelele miraculoase. Îmi spune cam cum vede el o reașezare a lucrurilor, îmi vine să-l sugrum de la început, dar o spune cu atâta candoare și logică, încât îi dau dreptate pe loc. În câteva mi nu te, fără să ne spunem nimic, biroul devine teritoriul meu,

măsuţa teritoriul lui, loc pentru haine și pantofi este destul, el fumează, eu nu, el pleacă, eu rămân la bord și ies pe punte.

Miroase a apă sărată, a iod și a motorină. Elevatoarele descarcă o navă uriașă. Portul este plin de luminile molurilor. Ale navelor. Trec remorchere pufăind. Se aud mașinile, se aud valurile mici ale siajului izbindu-se clipocind de bordul navei.

Rada este plină de luminile de poziţie ale navelor aflate la ancoră. O altă lume mă înconjoară. O cu totul altă lume, chiar dacă n-ar fi decât infinita deschidere spre Terra, care începe dincolo de digurile creionând acvatoriul portului. O cu totul altă lume, care începe cu exigenţele impuse speciei de către mare. O lume nomadă, restrânsă la teritoriul ferm delimitat de dimensiunile navei, dimensiuni în care se consumă viaţa cea de toate zilele, de tot ceea ce înseamnă în mod obișnuit și ancestral această viaţă. Nava se leagănă ușor. Pescărușii se duc la culcare, clamând. Miroase a catran, a parâmă udă, vardia se află la schelă și un marinar bate clopotul, anunţând ora cartului. Sunt infinit departe de întreaga mea viaţă de până acum și fac imposibilul ca acest lucru să nu se observe, pentru a nu stânjeni pe nimeni. De altfel treaba asta îmi aparţine în mod atât de intim, încât orice aluzie este neavenită. O navă face manevra pentru a ieși din port. Remorcherele gâfâie.

Mișcarea navei în noaptea rece este neauzită, fluidă și fantomatică. O siluetă uriașă, decupată din orizont, plutind spre ieșirea din port. Comoţie bruscă. Apoi teritoriul lichid dintre cheu și navă lărgindu-se rapid. Tot mai mult spaţiu între pupa cargobotului și port, spaţiu în care se oglindesc stelele.

Sunt invitat la salon, unde găsesc pe viceamiral și pe cei doi comandanţi: al navei și al marșului. Sunt obosiţi. Mai sunt încă o mie de treburi de făcut. Nava abia a ieșit din șantier. Cinez cu viceamiralul. Cei doi comandanţi se duc acasă. Au familii.

Poimâine, joi 4 martie, ridicăm ancora. Vicele, foarte voinic, navigă familiar în domeniile delicate ale artelor și în cel, substanţial pentru mine, al amintirilor marinărești. Deocamdată are cel mai înalt grad în marina noastră militară. Ne reprezintă la diverse congrese internaţionale care privesc marea și asta-i dă o privire de ansamblu asupra stării actuale a oceanului planetar și al intereselor legate de el. Are frazele între tăiate de pauze, în care simt aproape material cum își ordonează gândurile. Așterne premiză după premiză, totul într-o logică matematică și lasă concluziile să se impună singure.

Șuetăm până dincolo de miezul nopţii. Când mă retrag în ca bină, rămân dintr-odată singur cu această nouă și tulburătoare realitate. Sunt la *Mircea,* nava-școală a marinei românești, pentru fabulosul marș transoceanic. Albul cabinei. Sâsâitul aburului în calorifere. Este foarte cald. Deschid hublourile. Intră în valuri aerul rece, mirosind a alge și mare. Aud plescăitul ușor al apei lovind bordul. Pașii observatorului de la pupa.

Toate zgomotele încă necunoscute ale navei, cu rezonanţă profundă în carcasa metalică, mă sensibilizează. Nu sunt zgomotele cu care urechea mea s-a obișnuit, la care condiţia mea s-a adaptat. Corectez exemplarele scenariului „Călugărenii”.

După miezul nopţii este o liniște ciudată la bord, timpul curgând vâscos, măsurat

de pașii observatorului de la pupa și de bătaia scurtă a clopotului de la puntea centru. Îmi fac patul și mă întind pe cușeta cu saltea moale, din burete. Cea dintâi noapte la *Mircea.* Aud doar foșnetul apei. Mereu foșnetul apei, o legănare dulce, și strident somnul este sfâșiat de zbârnâitul metalic al unei sonerii puternice, care pare conectată la timpanele mele. N-am auzit până acum o asemenea sonerie. De fapt sunt două sonerii, așezate în cursiva de lângă cabină. Deși teptarea. Reflexe vechi se trezesc subit. Sar din cușetă, întind cearșaful și păturile, aranjez cuvertura cărămizie, căptușită cu mătase, la cuvetă vine apă caldă, mă rad la sânge, mă echipez și înaintea zorilor sunt pe puntea care mișună de elevi. Să ne înţelegem, un elev caporal este, repet, student în anul doi al institutui de marină. Îmbrăcaţi în scurte din stofă bleumarin, cu berete, anonimi deocamdată, elevii caporali fac toaleta navei.

Este cu totul evident că fiecare își are rolul său precis, o porţiune bine delimitată și mă amuz văzând cât devotament se pune la frecatul alămurilor. Cerul este gri spre violet. Pescărușii și-au început zborul și scandalul cotidian. Portul se însufleţește. Cobor în cabină unde întâlnesc un elev caporal cu figură de domnișoară, timid și rezervat, în plin exerciţiu al funcţiunii. Este responsabilul cu curăţenia cabinei, elevul caporal Stănescu Marcel. Înarmat cu un aspirator, o mătură, cârpe și bumbac, prafuri de diferite culori pentru frecat cuveta, ori lustruit ramele de cupru ale hublourilor, operaţiune care în marină se numește furbișat, tânărul are mișcări economice, o faţă deschisă, privire timidă și blândă care nu conduce la ideea că este dispus să ia în furculiţă un inamic prezumtiv.

Când toată lumea are treabă la bord, cel mai bun lucru este să nu încurci pe nimeni.

Este **miercuri 3 martie** și, conform principiului enunţat mai sus, hotărăsc să iau nava de la prova la pupa, în ambele borduri, pentru a ști pe ce lume sunt. La orele 13.30 vine Stela cu Horia, am o dimineaţă întreagă în faţă, așa că, la treabă. Este inutil să facem aici o descriere cursivă și amănunţită a ceea ce văd și înregistrez fidel în carnetul meu de note. De câte ori citesc o carte de călătorie pe apă sunt lacom de amănuntele acelui microunivers plutitor, care schimbă fundamental datele și habitudinile cotidianului. O navă, indiferent de mări mea ei, dacă este hărăzită unor marșuri îndelungate, ori unor traversade, trebuie să asigure viaţa la bord în condiţii cât de cât apropiate de cele normale. Deci alimente și apă potabilă pentru echipaj și pasageri, loc de odihnă și masă, combustibil. Confortul în marină este un termen încetăţenit la începutul acestui secol. Splendidele veliere pe care le vedem în picturile de epocă, ori în filmele cu piraţi, au fost de fapt niște sinistre antecamere plutitoare ale iadului. De la butoaiele cu carne sărată care forma baza alimentaţiei și care în mările tropicale se altera, la condiţiile elementare de gătit și higienă, de la apa potabilă ţinută în butoaie unde, stătută și sălcie, devenea de nebăut și așa de nebăut cum era se distribuia cu porţia, la cotineţele cu păsări, ori cu oi și capre, ori la „cabinele” echipajului de pe navele de luptă, unde în niște boxe de lemn se înghesuiau femeile marinarilor și copiii acestora, totul era sordid,

insalubru și inuman și nu este de mirare că echipajele erau formate de cele mai multe ori din clienţii ocnelor, cărora li se iertau pedepsele după un anumit stagiu de ambarcare. Pentru a stăpâni oameni ajunși la disperare, regulamentele de bord profesau o asprime cvasi incredibilă. Bătăile cu biciul, cu salamastra, carcera la puţul ancorei, legatul la catarg, ori spânzurarea de vergă erau uzuale. Aburul și construcţia metalică transformă radical navele. Cele de pasageri ajung la rafinamente incredibile în materie de confort. Aerul condiţionat salvează echipajele de tortura căldurilor toride.

Mircea, construit în 1939 la Șantierele hamburgheze *Blohm și Voss,* ţine parţial de tradiţia velierelor școală, care subordonează confortul ideii de instruire marinărească în condiţii dure. Prova este rezervată elevilor și echipajului trupă permanent. Există cazărmi ale echipajului, o mare cazarmă a elevilor, bucătăria și frizeria, magaziile și atelierele. Cazarma elevilor este căptușită cu chesoane. Mesele și băncile sunt rabatabile. Mesele se ridică și amarează de plafon seara și, întinzându-se hamacele, cazarma se transformă în dormitorul elevilor. Ziua cazarma devine sală de curs, de mese și de studiu. Una din legile de fier ale navei este ca hublourile cazărmii să fie închise permanent când nava se află în mare.

Puntea de la prova se numește teugă. Aici este locul de repaus al elevilor și al echipajului, aici există instalaţia de ancorare, aici sunt amarate cele două șalupe ale navei, două din bărcile de salvare și tot aici se montează tunul, sau acum, cele patru aruncătoare, câte două în fiecare bord, pe care *Mircea* le va folosi să dea „salutul naţiunii". Pe teugă se ridică arborele trinchet, cel dintâi catarg al navei.

De pe teugă se coboară la puntea centru, locul cel mai apropiat de nivelul apei. Puntea centru este locul de adunare al echipajului. Aici se consumă raportul zilnic, solemnităţile militare, aici este cabina ofiţerului de gardă și clopotul de bronz al navei. Tot aici se ridică, impozant, arborele mare.

Pupa este rezervată ofiţerilor și maiștrilor militari. Pe dunetă se află cabina de comandă, timoneria cum se numea odinioară, comanda cum se numește la *Mircea.* Din comandă se intră într-o cabină de veghe, aflată în babord. În tribord se află cabina de radiotelegrafie. Cabina de veghe are în prelungire staţia de radioamplificare a navei. În faţa comenzii se află timona electrică. Pe dunetă sunt planșetele unde elevii își fac carturile de navigaţie. Pe un schelet metalic, acoperit cu prelată și luminate de un bec pentru carturile de noapte, cele două planșete, una în fiecare bord, adăpostesc hărţile, echerele și sextantul. Tot în borduri sunt suporţi! alidadelor, plutele și încă două bărci de salvare.

La nivelul întâi sub punte se află în tribord careul ofiţerilor, cabina comandantului navei, apartamentul amiralului, apoi întreaga pupă a navei este ocupată de salon, se trece în bordul babord unde se găsește apartamentul comandantului divizionului de nave-școală și cele două cabine ale ofiţerilor superiori. Două cursive slujesc toate aceste cabine. Între cursive se află oficiile, dușurile și spre pupa o baie cu cadă. Apartamentele, ca și cabina comandantului sunt prevăzute cu băi.

În babord cursiva se închide cu o ușă, dincolo de care se află bucătăria și dușurile maiștrilor în bord, bufetele cu veselă la centru. Spre pupa există un fel de

oficiu, cu un frigider și vesela salonului, fiecare piesă componentă a acestei vesele purtând emblema navei-școală. Sub acest oficiu se află camera axului elicii și o enormă timonă de mână, timona de rezervă.

De pe cursiva din pupa se ajunge la patru cabine, aflate cu hublourile la nivelul apei. Sunt ocupate de ofiţerii superiori ai bordului. Alte patru cabine spre prova la acest nivel. În tribord infirmeria cu o sală de consultaţii și infirmeria propriu zisă, apoi cazarma 4, vast spaţiu cu cabine suprapuse. În babord cazărmile maiștrilor, cu o foarte cochetă sală de mese între ele.

Sub linia de plutire, tot la pupa, sala mașinilor. Desigur tancurile pentru apă, pentru combustibil, magaziile pentru alimente și pe chilă 270 tone de lest. La pupa se află cel de al treilea catarg, arborele artimon. Lungimea navei: 81.18m. Lăţimea la cuplul maistru: 12,15m. Suprafaţa velică 1 758 m^2. Deplasament 1 763 tone. Pescaj 5,40 metri. În 1965 nava-școală *Mircea* este trimisă la Hamburg, pentru reparaţii capitale și modernizare. Cu motorul auxiliar lipsă (cineva foarte expeditiv voise s-o taie și s-o dea la fiare vechi, spre consternarea întregii marine) nava este luată la remorcă de două remorchere.

Comandantul acelui marș care singur formează materia unui roman de excepţie, actualul căpitan de rangul 1 Hârjan Alexandru *Mircea* se reîntoarce în ţară, cu nava modernizată, în noiembrie 1966. În 1967 și 1968 execută marșuri de instrucţie în Mediterana și Atlantic, cu staţionări și vizite oficiale la Toulon, Portsmouth, Gibraltar, La Valetta, Istanbul. Napoli și, în Marea Neagră, la Sevastopol. Filmul lui Horia Vasiloni ne-a descris o parte din voiajul întreprins la Amsterdam, cu ocazia sărbătoririi a 700 de ani de la înfiinţarea orașului.

Vizitat de președinţi de state și capete încoronate, alma mater a marinei românești moderne *Mircea* arată proaspăt și când soneriile anunţă adunarea echipajului la puntea centru, dispar la cabină să-mi termin corecturile la „Călugăreni", cu gândul feroce de a învinge pudoarea editorilor noștri în mate de de „termeni tehnici". Există la mai toate popoarele lumii, cu ieșire la mare, o îndelungă tradiţie literară care-a aclima tizat de veacuri și a făcut uzuali termenii care definesc o navă, ca și pe aceia ai navigaţiei. Același lucru se întâmplă cu aviaţia. Suntem obligaţi de viaţa modernă să ne împroprietărim cu acești termeni. Cartea de faţă nu va face niciun rabat în acest sens. Duneta este dunetă și nu altceva, lochul este loch și tribordul, tribord, după cum ţapapia rămâne ţapapie pentru marinarii români, indiferent că în franceză de unde s-a încetăţenit sună cu totul altfel. Apoi vine ora la care aștept acceleratul de la București.

Se scurge o după-amiază agonică. Pretextăm cumpărături de ultimă oră, ca să ne târâm din magazin în magazin. Ratăm o seară în doi, ne lipsesc vorbele, vântul trece ţiuind pe străzile care coboară în port, Constanţa hivernală nu are nimic comun cu cea estivală și hoinărind aiurea vedem elevi caporali, dichisiţi, însoţindu-și părinţii veniţi cine știe de unde să asiste la plecare, după cum recunosc ofiţeri și maiștri ai bordului ieșiţi cu soţiile și copiii în această ultimă seară dinaintea despăr ţârâi. Mă gândesc că o absenţă de șase luni poate defini destinul terestru al multora dintre noi. Că o atât de îndelungată lipsă poate confirma o dragoste; ori o poate

trece la rubrica: trecut. Constat că un sistem de recepţie suprasonsibil îmi im primă pe retină un îndelung film al vieţii noastre în doi, apoi al vieţii noastre cu copiii, fiecare gest pe care-l face Stela, ori Horia asociază alte gesturi și percepţiile mele înregistrează bucla arămie tulburată de vânt, reflexul unui gând pe retină, ori în tremurul pleoapelor, simt cum se creează un abis în acest prezent imediat pe care încerc să-l umplu lacom cu trecut, ne-am obișnuit să fim discreţi cu propriile noastre emoţii, cinăm în doi la un restaurant cu muzică, unde un echipaj turcesc sărbătorește ceva, pentru că se ţin discursuri și se cântă un cântec oriental, nimic nu se prinde de noi și ne întoarcem lângă somnul neliniștit al băiatului.

Orele nopţii se scurg lânced. Într-o semi insomnie grea și vâscoasă. Am sentimentul că cel adevărat se găsește pe *Mircea.*

Că o etapă din viaţa mea s-a sfârșit în clipa în care trenul s-a urnit de la peronul Gării de Nord. Că tot ce ţine de mine.

Stela și copii, viaţa de fiecare zi își are teritoriul acolo. Că aici tot acel „acolo” este neîndemânatic și fortuit. De fapt suntem amândoi stânjeniţi. Horia restabilește echilibrul. El este în afară de timp, el este în afară de loc, el înseamnă universul și permanenţa. Stela a luat „Călugărenii”. Mi-a adus bluzele albe și redingota albă, de „ceremonie”, gata abia ieri. Ieri? De ieri până astăzi, o veșnicie. Sunt mereu treaz, camera de hotel este mai străină decât oricare cameră de hotel întâlnită cândva.

Nu facem melodramă, dar știm că permanenţa noastră acasă poartă acum numele soţiei mele. La Poarta nr. 1 întâlnesc un ofiţer superior cu totul tuciuriu. Rangul 2 Pană, comandantul elevilor din anul doi ambarcaţi, care-i însoţește în marș. Până la navă aflu că marea lui pasiune a fost aviaţia și că este din…Bobocul. Bobocul din marginea aerodromului Buzău, alma mater a aviaţiei românești. Văd de departe catargele și vergile lui *Mircea* hașurind orizontul cenușiu.

Plec odată cu zorii. Familiile au acces în port cu tabel, autobuz etc. Etc. Este foarte devreme. Mă adaptez ţinutei bordului. Există la puntea centru o gardă de onoare care se pregătește. Se descarcă de la mașini bagajele ofiţerilor. Ultimele bagaje. Știu că va fi o ceremonie, autobuzele vin și pleacă aducând elevi din alţi ani care se aliniază pe cheu, există acolo o muzică a marinei, pichete din gărzile patriotice, băieţi și fete în uniformele azurii ale formaţiilor de pregătire militară a tineretului în acel repaus pitoresc dinaintea unei solemnităţi militare. Suntem doar cu două ore înainte de plecare, când apare un ofiţer de la Institutul de marină; cei de la bord spun că este specialistul în filmări și fotografie, care aduce un aparat de filmat (termenul este impropriu pentru piesa de arhivă).

Casetele și știinţa manipulării, pe care o împărtășește parcimonios celor doi elevi, foști membri ai unor cinecluburi. Îmi dau seama pe loc că este o farsă. Ofiţerul spune că, dacă ar fi mers el, ar fi fost cu totul altceva, dar așa, este bun și acest aparat, care nu are decât o casetă de schimb, casetă care se încarcă la întuneric, manual, cu alte cuvinte anulează aprioric orice tentativă de filmare care depășește 30 de metri de peliculă. Omul este acoperit: a adus la bord un aparat de filmat, a ţinut o lecţie de funcţionare de zece minute, a predat casetele cu peliculă și… la revedere. De fapt a lipsit sute de mii de oameni de participarea, prin intermediul

filmului, la viaţa, peisajul și de multe ori la manifestări unicat, viaţă, peisaj și manifestări petrecute și existente pe latitudini și meridiane mai greu accesibile, toate într-un fel corelate la prezenţa Romă mei contemporane pe Terra. Nu trebuie să fii un psiholog prea rafinat ca să depistezi ranchiuna ieftină, îngustă și sterilă a tipului, care – acoperit de semnătura de primire – părăsește bordul cu un larg zâmbet de satisfacţie.

Este multă tevatură la navă. Ora 08.55. Jurnalul de bord fixează locul unde ne aflăm: Constanţa-port, dana 79. *Mircea* înregistrează trepidaţiile ușoare ale motorului. Îl aud și îl simt pentru întâia oară. Pe cheu se dau ordine. Elevii Institutului de marină se aliniază. Încep să vină autobuzele care aduc familiile echipajului. Garda de onoare se află la puntea centru.

Cerul este oţeliu, bântuit de un vânt tăios, încărcat cu miros de alge și iod. Vântul de nord-vest sugerând septentrionul. Se așteaptă membrii ai ambasadei americane, care, conform protocolului. Trebuie să fie prezenţi la plecarea navei invitată de guvernul Statelor Unite. Cheul s-a umplut de freamăt. Sunt acolo mame ale elevilor, ori prietenele lor, sunt taţi, unii purtând în porii mâinilor urmele oţelului ori ale pământului. Sunt soţiile și copiii cadrelor, o felie de umanitate agitată și tulburată, pe deasupra căreia trec clamând strident pescărușii. Cobor schela la ai mei. Nu există decât tăcerea și, rar, întrebările lui Horia, pus faţă-n faţă cu *Mircea,* marinarii și portul. Tot ce-am avut să ne spunem a fost spus până aseară. Simţim cum despărţirea se strecoară între noi, dură și rece. Se fac fotografii. Cr2 Neiculescu este cu soţia și unul din băieţi: elev în anul întâi la Institutul de marină. Celălalt fiu este ambarcat pe nava comercială *Moldova.* Iată cum se creează noile tradiţii de familie, îmi spun. De fapt, în tot tumultul acela, ne izolăm pe teritoriile noastre intime. Pe acele teritorii ale tăcerii care se nasc din despărţire, suprasaturate de mirosul iute al algelor și iodului, încercând să estompeze mirosurile familiare și cotidiene, teritorii ale tăcerii în care ne auzim inimile și gândurile, amintirile și lirica evocare a esenţialului. Pentru că, aici, pe linia de piatră a cheului care ne desparte de Mare, n-a mai rămas decât esenţialul. O știm amândoi și de aceea ne abandonăm aproape cu voluptate acestei tăceri profunde, plină de glasurile altora, de șuierul vântului în arboradă, de ţipetele jalnice și penetrante ale pescărușilor și acum de șuieratul ascuţit al sifleelor și de ordinele scurte adresate gărzii de onoare.

Văd silueta înaltă în kaki a atașatului militar al S.U.A. Părăsind bordul. Cineva îmi spune că… Ne despărţim. Urc la bord.

A fost și o ceremonie cu pionieri. Acum, la prova, se dau flori, elevii și echipajul au umplut teuga, rumoarea urcă de pe cheu, văd ochii femeilor în lacrimi și aflu că sunt convocat la careu împreună cu ofiţerii. Particip la cea mai scurtă ședinţă din viaţa mea. Durează de la 10.00 la 10.10. Este condusă de vice amiralul Sandu. Se referă la marș, comportare, ţinută, situaţii posibile, până ne vom reîntâlni la Newport, când va lua comanda navei pentru *Operaţion Sail '76.* La 10.10 viceamiralul părăsește bordul. Siflee. Onorul. Se ridică schela la bord. Legătura cu pământul a încetat. Nu vreau să stânjenesc pe nimeni, mai ales acum când

comandantul navei și-a luat microfonul, iar în difuzoare se aude comanda: „la posturile de manevră!” Ai mei sunt pe marginea cheului. Între bord și ei, doar o palmă de apă, atât cât diametrul baloanelor de acostare. Se aruncă garoafe roșii pe dunetă. Muzica militară izbucnește din alămuri, acoperind clamările pescărușilor. Îmi reamintesc, brusc, apelul general al ofiţerilor, maiștrilor, subofiţerilor, elevilor și militarilor în termen, ţinut la ora 08 la puntea centru. Sunt 186 de nume, care deocamdată nu completează decât un grad și o func ţie la bord, sunt în front 186 de bărbaţi care răspund acestor nume și care au misiunea să-l ducă pe *Mircea* peste Atlantic, să reprezinte Patria în porturile a trei continente și să readucă nava-școală la Constanţa; apelul a dobândit brusc profunzime și solemnitate, numele marinarilor au rezonanţă și inerţie, ca și când s-ar așeza unele după altele pe vergi, încrustându-se acolo, într-o memorie solemnă a navei-școală, acum s-a dat la posturile de manevră și, după ce fac câteva fotografii, vin la tribord și, într-un fel, sunt încă cu ai mei. 10.17. Se dă remorca pupa la remorcherul S.R.S.572.10.20. Se începe manevra de plecare de la cheu. Formularea lapidară din jurna lui de bord conţine o mie de angoase și temeri, o mie de întrebări fără răspuns: în următoarele zile câteva dintre soţiile unor membri ai echipajului urmează să nască, în primăvară câţiva dintre copiii altora dau examene de bacalaureat, apoi de intrare în facultăţi, cineva, pe cheu, era neliniștit că nu-i sosise tânăra soţie, altcineva vorbea de o boală, acum, lin, fără niciun traumatism aparent, distanţa dintre cheu și navă începe să se mărească, din ce în ce mai multă apă neagră de port între cheu și navă, împreună cu o schimbare lentă a dimensiunilor a tot ce ţine de geometria uscatului. Eram obișnuit cu detenta bruscă a decolării, când modificările de proporţii se petrec rapid, prezentul imediat anulând într-un proces continuu trecutul apropiat, volumele și formele spaţiale metamorfozându-se în puncte, geometria vastă a Terrei devenind pete de culoare.

Acum, toată această metamorfoză este aproape agonică. Văd foarte clar lacrimile alor mei. Apoi le văd trăsăturile, apoi conturele obrazului, apoi, foarte târziu, doar siluetele încastrate între celelalte siluete, acum distanţa între pupa și cheu s-a transformat într-o largă fâșie de apă uleioasă, aud bătaia rit mică a motorului, parcă aud și muzica și rumoarea cheului și pescărușii, acum ai mei sunt doar o pată de culoare în linia cenușie a lumii de pe cheu, nu se mai văd fluturând nici mâinile, nici batistele și brusc situaţia de tranzit ia sfârșit. Acolo ei se întorc la viaţa de fiecare zi. Aici, noi intrăm în viaţa de fiecare zi a navei. Pot, printr-un efort minim de imaginaţie, să-i văd urcându-se în autobuze, muzica și-a strâns instrumentele, ieșind din port, constănţenii întorcându-se acasă, ori la fabricile și instituţiile lor, ceilalţi, sub cerul sumbru, încercând de pe faleză să vadă cele trei catarge și silueta albă a navei, pe marea de oţel lichid. 10.37. Dublat farul de intrare în portul Constanţa. Comandantul navei spune că nu și-a văzut soţia pe timpul manevrei. Se lasă spada lochului la apă. 10.40. Se primește o radiogramă de la Navrom cu urarea de drum bun.

Se mulţumește printr-o altă radiogramă. Văd Constanţa. Silueta rectilinie a blocurilor de pe faleză. Distanţa lărgește perspectiva la infinit. În tribord, coasta; în

babord, largul. Stau la pupa. Nu prea ne privim în ochi. O discreţie fermă îi avanta jează pe cei din carturile de marș, care au de lucru. N-a mai rămas decât bătaia ritmică a motorului, vuietul vântului în arboradă, foșnetul valului de etravă lingând flancurile navei, ţipetele ascuţite ale pescărușilor. În ambele borduri ne însoţesc două nave ale marinei militare. În prova tribord N. II 112 și N.D.D. 113 în prova babord, la o distanţă de 3 cabluri.

Vântul rece pătrunde prin scurtă. Coasta este distinctă. Redescopăr de pe mare staţiunile fermecătoare ale verii. Agigea. Eforie. Îmi reamintesc descrierea lor din „Pilotul Mării Negre".

Cartul de navigaţie lucrează la hartă. Programul zilei a intrat în toate drepturile lui militare și școlare. Ascult vântul trecând prin arboradă. Sunt singur și singurătatea îmi face bine. Iată deci Marea. Aventura mea de astăzi și de mâine. Orgoliul prin care vreau să-mi depășesc condiţia golită de epic și lipsită de înfruntări capabile să pună în ecuaţie forţele pure ale naturii, grandoarea omului și conștiinţa clară a actului deliberat. Cerul și marea se umplu de legende și mituri. Undeva, în nord, pe Insula Șerpilor, albul templu a lui Apollo contemplă navigatorii periplului Linei de aur. Unul dintre drumurile legendare ale omenirii, cel al mătăsii, sfârșește în cenușiul de dincolo de orizont, pe coasta Pontului Euxin, la Trapezunt, în rada căruia se leagănă galioanele genoveze. Rând pe rând sunt plin de zeii care-au populat cerul și marea, veac după veac, începând cu cei ai navigatorilor de pe trireme. Valul de etravă poartă în spuma lui albă memoria lui Publius Ovidius Naso, strălucitele stanţe din „Arta de a iubi" și nesfârșit de tristele versuri ale exilului său tomitan. Pe coasta cenușie, tivită de varul lichid al valurilor, se văd siluetele zvelte ale hotelurilor. Marea își repovestește poveștile. Cine-a putut afirma pustietatea mării?

Eternitatea devine prezent și prezentul devine eternitate, pentru că nava și Noi, cei ai bordului – iată deci, după o gramatică misterioasă care-mi scapă am devenit Noi, Noi și *Mircea* – suntem la pragul dincolo de care se repetă eterna aventură a cunoașterii! Acea aventură fantastică, mereu cu un mâine, ori trecând din mâine în mâine, spre deosebire de acel fără mâine al morţii, îmi spun privind marea, acel fără mâine fiind o tristă dar necesară aventură individuală, pe când aventura speciei, fabuloasa ei migraţie din cunoaștere în cunoaștere, ţine de eternitatea ei și simt material cum zeii neliniștilor ne ating catargele cu vârful aripilor și, de undeva din spaţiile mitice ale Pontului, aud un vânt venit de pretutindenea. Vânt așternut cu viaţă și cu moarte, am sentimentul acut al acestei istorii mai puţin răsfoită și mai puţin familiară la noi: istoria sutelor de migraţii a bunurilor materiale și a culturilor, apoi se face ora 11,25, intrăm în baza de viteză Tuzla și navigatorul, locotenentul major Suciu Pavel devine brusc efervescent. Vrea să stabilească erorile lochului. Zeii contemporani sunt totdeauna gră biţi. Meditaţia lirică rămâne de domeniul trecutului. Am imprudenţa să întreb cam cum devine cazul cu baza de viteză, există și la aviaţie o bază de viteză, dar cum toată lumea are treabă, revin la zei și ei, consolatori, îmi deschid larg faldurile cenușii care închid orizontul, dincolo de care se succed alte orizonturi, o farsă deci, zeii au devenit poznași, marea este cenușiu-

oţelie și stolurile de pescăruși roiesc și plonjează cu lungi ţipete de satisfacţie pe locurile unde Cr2 Neiculescu, pescar cu state vechi, spune că sunt bancuri de pește.



BUN CART ÎNAINTE!

11.50. Aud pentru întâia oară soneriile în plin marș. Nu am încă sentimentul mării. După cum nu-l am pe cel al înstrăinării. Faleza dobrogeană, înaltă, brun roșcată, stă fermă la câteva mile în tribord, cu toate reperele de navigaţie vizibile cu ochiul liber. Deasupra ei cerul gri, cu nori joși, stratocumuluși compacţi, vestitori de ninsoare. Sigur, sunt puţintel incomod pentru unii, indiferent pentru alţii; caut să nu stingheresc; dar în același timp trebuie să văd, să înţeleg și, cu un termen care mi-e cu totul antipatic, să mă integrez. Soneriile. Se dă adunarea întregului echipaj, plus civilii, la puntea centru. Cine sunt civilii? Profesorul de engleză, translatorul de spaniolă, economist la TAROM, un muscelean înalt și tuciuriu de la născare, tovarășul Lică, unul din radiotelegrafiști, angajat civil al marinei, specialist de clasă internaţională, și subsemnatul îmi autostabilesc locul în front. Babord, la flancul drept al ofiţerilor, astfel încât vestimentaţia mea să nu strice alinie rea. Se comandă drepţi și: „pentru onor la pupa!" Marea nu are nicio cută, orizontul sumbru o circumscrie într-un clopot opac. Comandantul marșului citește ordinul comandantului marinei. Reţin „Ordinul nr. 5 din 03.03.76" și desigur bravele fraze lapidare prin care se cere echipajului să-și îndeplinească misiunea cu cinste și bărbăţie. Echipajul răspunde cu un de trei ori ura sonor, răsunând ciudat pe întinsul mării. Se dă liber de la front. Cele două nave de cercetări hidrografice, foste nave de război cândva, ne escortează în ambele borduri. Recunosc Costinești, apoi staţiunea „Olimp" cu imensul ei hotelnavă, apoi văd foarte limpede Casa Scriitorilor din Neptun, îmi reprim amintirea estivală și la 12.29 trecem pe lângă dragorul de bază DB4, care ne salută cu echipajul la front. Pe *Mircea* se dă la front. Dinspre Mangalia vin năprasnic două vânătoare.

Siluete cenușii, hidrodinamice, prove înalte, suprastructuri economice, au ceva de fiare lansate în urmărirea prăzii. Sparg marea, mustăţi înalte de spumă ţâșnesc

de sub etrave, siajul bolborosește în urma lor, per total se simte forţa, decizia și viteza. Sunt navele V31 și V33, care ne vor însoţi până la limita apelor noastre teritoriale. Deocamdată îmi este o foame cumplită și un somn la fel de cumplit. Rămân la pupa, până când ieșim din apele teritoriale. Am schimbat de cap, lăsând Mangalia în pupa. Peisaj cenușiu, cu mare cenușie. Farul și moscheia din Mangalia hașurând subţire cerul căzut jos. Pescăruși hulpavi picând pe verticală, în formaţii masive, biciuind marea cu aripile. Coasta românească estompându-se. Mangalia și staţiunile de pe litoral rămân doar niște dungi lăptoase tivind faleza. Cele două nave hidrografice și cele două vânătoare ne escortează în formaţie, apoi, lent, litoralul intră în imersiune, se scufundă sub orizont, sentimentul familial* al pământului, al punctului de sprijin se reţează și în clipa aceea realizez ruptura. Ruptura dureroasă, ca și când cineva mi-ar fi smuls fără anestezie o parte din trup. Ca și când ar fi înfipt un pieptăn metalic în trup și mi-ar fi sfâșiat carnea, pentru că fiecare metru de faleză era plin de amintirile noastre, pentru că fiecare olan din Mangalia veche îmi spusese o poveste, pentru că era acolo, în pământul fumuriu-roșcat o istorie întreagă din care veneam cu toţii și în care ne resorbeam cu toţii. Simt material cum lunec din teritoriul meu în sentimentul Ţării, un sentiment acut, grav, care îmi paralizează corzile vocale și le acoperă de brumă.

Este dintr-odată frig. Vântul subţire trece prin scurta în blăniţă luată de la magazia navei. Descopăr adăpostul bordului de sub vânt. Cr2 Neiculescu a primit o radiogramă de la fiul său, ofiţer II pe *Moldova.* Vine și mi-o citește. Îi tremură glasul. Are privirea voalată. Am sentimentul unei solidarităţi spontane la emoţia ofiţerului scund, îndesat, cu mers legănat.

Transcriu telegrama în carnetul de note:

„M. S. Mircea**: *Neiculescu Florian*

De la bordul navei „Moldova" aflată în drum spre Izmit, transmit dv. Personal și întregului echipaj al navei-școală Mircea *cele mai tradiţionale urări marinărești și vânt de pupa. Pentru ziua de 7 martie, ziua ta de naștere, îţi urez la mulţi ani, multă fericire și să te întorci sănătos acasă.*

Cu drag, *Viorel Neiculescu*

Mă gândesc la soţia bărbatului care-mi citește telegrama și căruia îi tremură imperceptibil mâinile. Soţul și un fecior pe mare, celălalt fecior învăţând marinăria. Trebuie să fii om întreg, să rezişti golului, gândurilor și temerilor. 13.47. „NH"; NDD; V31 și V33 ridică semnalul UW. Pavilioanele flutură în vântul tăios. *Mircea* răspunde. Semnalizatorul ridică semnalele la crucetă. 13.51. Ieșim din apele teritoriale ale Republicii Socialiste România. Desigur nu există nicio bornă de hotar, dar linia imaginară a acestuia este aici. Cele patru nave de însoţire se apropie cu echipajele aliniate la front. Pe *Mircea* se aude fluierul comandantului. Echipajul trece la front în ambele borduri. Este o solemnitate sobră, un rămas bun ostășesc și bărbătesc. Cele patru nave sunt ultimii vestitori ai Patriei. Ultimii ei mesageri. Spectacolul mă implică. Este fas tuos și sobru, plin de emoţie și dur. Se ordonă

„drepţi” pentru navele care ne-au însoţit. Staţia de radio transmite: „Vă mulţumim pentru însoţire. Comandantul marșului”. Văd echipajul la front. Imprim în memorie emoţie și indiferenţă, rutină și lacrimi. Navele de însoţire virează. Vânătoarele pun motoarele în plin, două trâmbe de fum gros, jerba valurilor de etravă și le văd cum se resorb în depărtările cenușii. Se întorc acasă.

Navele hidrografice, de degazare și dezactivare mai lente, iau același drum. Acasă. Ce ciudat sună acest cuvânt, niciodată uzat, niciodată obosit, niciodată demonetizat sau vetust.

Între 14.30 și 15.15, programul navei are înscrisă masa de prânz. Cobor la cabină. Profesorul vine și el. Se pare că după masă are două ore de curs. Este alb, circumspect, ușor neîndemânatec. Clapele căciulii nu-i mai atârnă ca urechile personajelor din „Piff”. Este mult mai tânăr ca mine și-i spun, cum îi spune toată lumea la bord: Bill. De la început stabilesc că domnul Bill are sensul umorului. Este o binefacere, îmi spun.

Să stai jumătate de an într-o cabină de 6 m² cu un tip lipsit de umor, este egal cu sinuciderea. Mă prezint la salon, unde mi s-a fixat locul de masă. Spuneam că salonul este cabina cea mai spaţioasă, că se află exact în pupa, luând deci forma acesteia, că în faţa celor doi pontili este o imensă masă ovală prevăzută cu fotolii în huse vesele, de creton, că la salon râspund două uși, una care închide cursiva din babord, pe aici intră ocupanţii salonului, iar cealaltă care vine din tribord, din salonul amiralului, deci din apartamentul lui acum ocupat de comandantul marșului. Pe peretele dinspre prova există un bufet jos și un ceas electric. Pe cel din pupa o nișă ușor con cavă, unde se găsește pictura descriptivă a lui Știubey, începând dinspre tribord cu pânzarele lui Ștefan și terminând spre babord cu cele două nave-școală *Mircea:* bricul *Mircea* construit în Anglia la 1882, care a slujit marina românească până în preajma celui de al doilea război mondial, pe care-a navigat și Jean Bart, și actuala navă-școală, bancul cu artimon *Mircea.*

Sub pictura „murală” există o canapea capitonată, trei măsuţe fixe cu fotolii, apoi, în borduri, alte două măsuţe de câte trei fotolii. Măsuţele nu se ocupă decât atunci când sunt invitaţi la bord. Marele maestru al salonului este soldatul Anthal Florin.

În viaţa civilă ospătar la Mangalia. 125 de zile cât am stat pe *Mircea,* de trei ori pe zi figura lui surâzătoare apărea la cabină, ori pe punte și bravul Anthal își rostea formula sacramentală:

„Poftiţi la masă, mă rog frumos”.

Deci, în mare știm ce este salonul și Anthal. Desigur, salonul își are poveștile și amintirile lui. Unele legate de personalităţi ale marinei, care după ce și-au făcut ucenicia ca elevi marinari la prova au ajuns în cursul carierei lor ostășești să comande nava-școală, să devină amirali, să navige cu diferite ocazii pe *Mircea;* amintiri legate de vizitele solemne la navă ale unor conducători de state, ca și povești în care intră și regretatul nea Tilică, poetul Nicolae Tăutu, pe care, după un prost obicei al nostru, l-am uitat mai repede decât se cuvenea.

Una din aceste povești mi se pare semnificativă. Se aștepta la *Mircea* vizita

șefului statului, salonul este cât este și în el încape un număr limitat de oaspeţi. Unul dintre corifeii locali, ca să-și dovedească zelul faţă de mai marii lui, constrâns să limiteze numărul oaspeţilor, a propus cu seninătate angelică o soluţie salvatoare, care ar fi condus la mărirea numărului de invitaţi: să taie pereţii salonului și să includă în el cabinele din ambele borduri. Părerea avea autoritatea funcţiei tovarășului, ea a consternat pe marinari, dar ca în fiecare poveste adevărată a existat o minte mai lucidă decât a carieristului aceluia și salonul a rămas întreg, fără ca bonfaierele și apa ratele de sudură să schimbe fizionomia utilă și matematică a navei.

Să-i cunoaștem pe actualii ocupanţi ai salonului. Deci, masa este ovală. La centru, cu faţa la prova, este locul comandantului marșului, ori al amiralului când acesta este la bord.

În dreapta comandantului marșului stă secretarul de partid, în dreapta lui stau eu. În stânga comandantului stă comandantul navei, în stânga lui ofiţerul cu intendenţa. Cu faţa la pupa, deci de cealaltă parte a mesei și în faţa comandantului, stă Cri Manca, ofiţer inginer, care, înainte de pensie (este promoţie cu mine), drept mulţumire pentru anii serviţi în marină, călătorește cu *Mircea,* predând cursuri de specialitate elevilor.

În dreapta lui este Cri Comănici, un fel de Othello clasic, ursin, cu un ten de-a dreptul maur, fost șef mecanic al navei-școală, comandantul elevilor școlii de maiștri ambarcaţi pentru marșul de instrucţie. În dreapta lui, Pișta Hoșciuc, fără „persoanele care-l însoţesc”, doar cu mutra lui de viezure atoateștiutor. Deci tovarășul de la protocol, care mai târziu se va dovedi un fel de mafiot în legătură cu Neptun, pus să demoleze marea de câte ori intra de cart. În stingă inginerului, locotenent colonelul medic Grigorescu, aparţinând armatei de uscat, deci în kaki, cu slujbă la spitalul militar, care mai călătorise cu *Mircea* și scrisese o carte referitoare la răul de mare, internist. Delicat, cu un obraz rotund, citit, purtând ochelari fu murii, este vizaviul meu. În stânga lui, ferindu-se de curenţi de aer posibili, ori viitori, ori provenind de la acrul condiţionat, deci chiar vecinul meu, Cri Diaconescu. Stat majorist, venit pentru marș din Minister. Este cel dintâi prânz în marș, fără oaspeţi și tevatură. Ne așezăm la locurile noastre, vegheaţi de Anthal. Fotoliul comandantului marșului rămâne gol. După ce fotoliile își primesc ocupanţii, Anthal dispare. Probabil se duce să-l anunţe pe comandantul marșului. Mai trece un timp, rezonabil, discuţia este timidă, toată lumea se cunoaște, sunt singurul intrus, apoi se deschide ușa din tribord și apare comandantul marșului care spune: „Poftă bună”. Se mormăie într-un fel de cor, comandantul se așază, spune: „se poate servi” și începe ritualul mânuirii polonicului de inox. Farfuriile sunt grele, din porţelan, paharele grele și ele, întreaga veselă ca și tacâmurile au efigia lui *Mircea,* mâncarea este absolut delicioasă, piinea este de-a dreptul o minune și Doc torul mă atacă abil: are la cabină „Vulturul” pe care-l va citi în cursul marșului. Doctorul Grigorescu este doctorul Grigo rescu, mai târziu, în secret i se va spune Rududu; iar medicul navei este medicul navei, marinar get beget, maiorul medic specialist chirurg Săeșan Ștefan, pentru noi Folai. Rugbist la tinereţe, secondat de nea Ivan,

dar asta este o cu totul altă poveste.

După masă se șuetează puţintel, lumea e interesată de isprăvile mai de avanscenă ale unor confraţi, se alunecă pe teritoriul virtual inepuizabil al fotbalului, apoi comandantul spune „Să vă fie de bine”, noi spunem „mulţumim”, el se ridică, ne ridicăm, apoi Anthal strânge și dejunul ia sfârșit. În loc de apă, se servește sifon. Totul se petrece în limita celui mai sobru protocol. Ţinuta cu veston și cravată. Hotărăsc ca la masa de seară să-mi schimb costumul. Ies pe dunetă și-mi pun problema de conștiinţă. Ce voi putea scrie despre acești oameni încorsetaţi în rigori, deasupra cărora sunt alte rigori, cărora eu le-am descifrat la vremea respectivă și sensurile și nonsensurile, dar întotdeauna necesităţile?… Timpul, îmi spun. Să lăsăm timpul să se explice singur și să le explice pe toate.

16.30. Se stopează mașina, spre totala mea surprindere. Abia plecasem de câteva ore, pentru lunga rută fără escală. Constanţa-Las Palmas în arhipelagul Canarelor, în jur de 2 900 mile marine, suntem în plin sezon echinocţial, știam din lecturi despre acele teribile furtuni echinocţiale și liniștea care cuprinde nava mă uimește. Suntem în φ = 43C33 N și λ = 28°57’3 E. φ însemnând latitudinea și λ însemnând longitudinea. Cer cenușiu. Mare cenușie. Vânt subţire, rece, acel Borcas venit din vechile ţinuturi scitice. La 17.10 se lasă barca nr. 3 la apă, pentru… spălarea bordajului. La 17.20 se lasă barca nr. 4 la apă, pentru aceeași operaţiune. Iată un mijloc ciudat de a ajunge în Americi, îmi spun. Apoi aflu unele adevăruri speciale, care ţin de marșul unei nave militare. Trecerea prin strâmtori se face la ziua și ora anunţată autorităţilor turcești pe cale diplomatică.

Ziua este cea de mâine 5 martie. Ora la care se dublează farul Rumeli este 16.00. Niciun minut în plus, niciun minut în minus. S-a luat un spaţiu de siguranţă caro să asigure navei punctualitatea, indiferent de starea mării. Despre acest spaţiu de siguranţă va veni mereu vorba mai târziu. Când el se va dilata până la disperare, cu atât mai mult cu cât fusese suplimentat, peste cel calculat de cei de la navă, într-un birou de minister și cu cât cel care avusese ideea să-l suplimenteze se afla chiar la bord. Aici se va pune o problemă de principiu.

Dar nu despre aceste lucruri este încă vorbă acum, ci de cu totul altceva. Nava este în derivă. Practic nemișcată pe o mare perfect liniștită, o imensă oglindă cenușie, cu luciul mat al oţelului șlefuit. Fără niciun motiv real, am senzaţia golului.

A abisului. A voltijei. O senzaţie stranie, paralizantă, care s-a manifestat permanent câteva săptămâni, când stăteam în blestemata de derivă pe mare plată și, absurd, nu se va manifesta pe mare montată. Trebuie să fac eforturi limită ca să depășesc criza. La 17.58 se aprind luminile pentru navă în derivă.

Este o înserare cenușie, mohorâtă și rece. La orele 18.00 se transmite punctul navei la Comandamentul Marinei Militare.

Indiferent de fusul orar în care se va afla, *Mircea* va transmite Comandamentului. La ora 18.00 ora Mangaliei, punctul în care se află pe mările lumii, starea navei și a echipajului și va primi instrucţiuni și vești de la familiile echipajului. La orele 19.15 se aprind luminile de drum. Cartul de navigaţie trece la posturi. Reîncepe bătaia ritmică a mașinii. Se aude uruitul puternic al arborelui în

clipa când se cuplează elicea. Apoi se înstăpânește liniștea sonoră a navei în marș. Foșnetul valului de etravă, ţiuitul ventilatoarelor, zgomotul uniform al pistoanelor, râșnetul metalic al arborelui elicei, vântul trecând prin arboradă. La jumătăţi de oră și la orele pline bătaia sonoră a clopotului. Apoi, glasul observatorului prova în porta – vocea de alamă.

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda, răspunde ofiţerul de cart.

— Luminile prova ard bine!! Bun cart înainte!

Observatorul pupa:

— Atenţiune, comanda!

— Da, comanda!

— Luminile pupa ard bine! Bun cart înapoi!

— Bineee!

Suntem deci după cină, pe puntea navei-școală *Mircea,* navigând spre intrarea în Bosfor. Este cea dintâi noapte a mea în mare. Îmi cenzurez orice divagaţie romantico-eseistică. În cerc, după o experienţă mai veche, să mă extrapolez clipei, să mă situez într-un punct așezat undeva deasupra navei, desigur o veche deformaţie profesională, astfel încât să am o vedere aeriană a ansamblului. Silueta zveltă a navei, albul bordajului, spuma albă a valului de etravă, prelungindu-se apoi în siaj, urmă efemeră lăsată pe mare. Catargele. Luminile de poziţie.

Nimic din feerica plutire a navelor comerciale, ori a marilor pasagere. Toate hublourile închise cu obturatoarele de oţel.

Silueta marinarului de la prova, observator prova. Silueta observatorului pupa, patrulând pe acoperișul comenzii. Elevii din cartul de navigaţie, la mesele lor din ambele borduri, afară, pe dunetă. Timonierul, la timona electrică. Ofiţerul de cart, în babord. În cabina de veghe, comandantul. La mașini, cartul de serviciu. La puntea centru curierul de serviciu și șeful de cart.

Apoi, de jur împrejur, marea. Acum silenţioasă și sumbră.

Undeva spre septentrion, marile mase de aer glacial migrând în fronturi uriașe, în acel veșnic ciclu al echinocţiilor și solstiţiilor, când depresiunile de deasupra Azorelor și cele de dea supra Saharei intră în interferenţă cu cele din zona Caraibilor; când se stabilesc musonii și alizeele, când se prăbușesc valurile de aer îngheţat din Himalaia și când întreaga fiziologie a Terrei, aici în emisfera nordică, se pregătește pentru sabatul primă verii. Stau la pupa, rezemat de balustradă, ultimul punct solid al acestui teritoriu plutitor, hotarul ferm care mă desparte de apă. Noaptea, marea naște monștrii. Mereu a născut monștri și singurul meu avantaj este că am dreptul să le stabilesc identitatea. Intru la comandă, ziua – cu ușa de sub vânt deschisă, noaptea – cu ambele uși din borduri închise și cu toate hublourile obturate. Navigatorul este diavolul. Unul dintre cei trei ai bordului, echipa completându-se cu secundul și cu șeful de echipaj. Desigur se află la comandă. Stabilește punctul navei cu ajutorul mijloacelor radioelectrice. Stabili sem, de la ambarcare, să-mi fie dascăl de navigaţie. Locotenentul major se poartă tuns scurt, cu cărare, are un păr aspru, șaten deschis, ondulat și… curios, cu fire cărunte. Este

osos, dantura ușor asimetrică și pare posedat de demonul meseriei.

Nu-mi pot imagina cum ar arăta duneta și comanda fără Suciu.

Deocamdată constat că are o aversiune congenitală împotriva caschetei. Că este meticulos până la exasperare. Că știe o carte de-a dreptul supărătoare. Dar mai ales că știe exact ce vrea.

Deci, într-un fel, comanda și aparatele de navigaţie îi aparţin.

Cum arată acest teritoriu miraculos, unde aștrii și constelaţiile intră în interferenţă cu sextantul și cu tablele, unde misterioasele unde radioelectrice, sau cele reflectate de sonda acustică verifică rezultatele calculelor de trigonometrie sferică, ori cele stabilite prin relevmentele luate cu alidada giroscopică, unde o știinţă matematică exactă și fascinantă, mereu raportându-se la aștrii cerești, stabilește punctul navei pe imensitatea Oceanului planetar?

Spre prova, comanda are o serie de ferestre pătrate, care se închid noaptea cu obloane din mahon prevăzute cu fante.

De aici se vede spatele timonierului, duneta, ceva din teugă.

De fapt nici nu este nevoie să se vadă marea, pentru că marea se vede aici prin intermediul ecranelor fluorescente ale aparatelor de tip radar. Înspre prova este masa de navigaţie. Aici sunt cronometrele de mare precizie, în sertare sunt hărţile așezate în ordinea în care vor fi folosite și cele care au fost folosite.

În stângă, binoclul și lanterna. Apoi echerele, compasul, creionul ultraascuţit și radiera, toate aranjate perfect, astfel ca navigatorul să le aibă sub mână. Harta pe care se navigă. Jurnalul de bord. Ofiţerul de cart trasează drumul parcurs de navă în cartul lui, mai încurcă așezarea riguroasă a ustensilelor și atunci locotenentul major pufăie și ţâfnește în aparteuri neregulamentare, pentru că toţi ofiţerii de cart au grade zdrobi toare. Apoi vine locatorul de tip Decoa, pe ecranul căruia se vede tot ce se află în jurul navei pe o rază apreciabilă. Aparatele de navigaţie radioelectrică, butonul care acţionează sirena. Cu registrul ei de semnale de ceaţă, aparatul Hellfax, un fel de fototelegraf pentru recepţia hărţilor meteorologice, folosit de ofiţerul meteo, cadranul lochului totalizator de mile – deci vitezometrul navei – totul furbișat până la strălucire, când este vorba de alămuri, o banchetă incomodă tapisată cu pluș roșu și. Desigur, apariţia masivă a comandantului marșului. Suciu spune: „Atenţiune”, asta înseamnă de fapt „drepţi”, comandantul marșului își scoate tocul de ochelari, un toc roșu, rigid, șterge ochelarii cu pielea de căprioară, apoi cercetează harta. Unde suntem? Care este prevederea meteo? Ce nave sunt în zonă? O lampă cu suport extensibil își proiectează lumina rece pe hartă. Este prezent și comandantul navei care va moţăi în cușeta de veghe. O noapte el. O noapte secundul. O noapte el, o noapte secundul. Asta timp de 6 luni, adică 90 de nopţi, din care se scad escalele.

Noaptea nava se umple de rumoare. Desigur, nu poate fi auzită decât de cel care vrea să audă. Dar mai ales de cel care știe să asculte. A ști să asculţi. Iată o vocaţie pe care aș vrea s-o am. Suciu identifică indicativele radiofarurilor de pe coasta bulgărească și cea românească. Îmi face o demonstraţie magistrală, rapidă și complexă de stabilirea punctului. Mi-ar plăcea să vedem unde ar conduce o

stabilire de punct făcut astronomic. N-am nicio șansă. Cerul este negru; ici, colo bănuiesc marginile norilor, de un alb spectral, când luna nouă îi atinge zgârcit cu lumina ei moartă. Îmi amintesc vechea mea profesie și îmi spun că a naviga pe mare înseamnă a naviga tu însuţi pe mare, pe barca ta și în solitudinea ei desăvârșită.

Sunt lacom de rumoarea navei, abia percepută după lăsarea întunericului și, pentru întâia oară după mulţi, foarte mulţi ani, îmi dau seama cât sunt de liber, atât de liber încât aproape mă înspăimânt și mă tem. Cobor în cazarma elevilor. Aer greu, zăcut. Zecile de respiraţii întretăiate de gemete și spectacolul straniu al hamacelor care balansează ușor. Mirosul dintotdeauna al unui dormitor soldăţesc. Mă întorc pe dunetă. Compasul licărind verzui în habitaclu, cartul de la timonă și din nou rumoarea aceea care-mi comunică lucruri surprinzătoare, detașându-se din memoria care-a înregistrat-o nu știu când, pentru că, de fapt, sunt efectiv la *Mircea* numai de 14 ore.

Cineva de pe navă a fost un timp comandant de pescador. Soţia i-a murit de curând, într-un accident de automobil în Algeria.

Are doi copii, care cresc la socri. Altcineva a fost pe navă când s-au rupt remorcile în Biscaya, pe o furtună de gradul 12 și când *Mircea* în derivă a abordat baliza aceea uriașă, care…

Știţi care sunt bolile bordului? Vă imaginaţi cum evoluează mania persecuţiei, ori la ce forme ajunge intoleranţa; ori antipatia. Ori cum se dezechilibrează caracterele labile, ori cum se manifestă autoritatea ajunsă în criză? Nu! Nu știu! După cum nu știu încă o mic și unul de lucruri despre *Mircea* și oamenii lui, despre această stranie profesie care este marinăritul, despre acest mod de a deveni cast luni în șir și influenţele acestei castităţi asupra echilibrului moral, influenţe ignorate de puriști, ori de neghiobi… Doctore, i-am zis, ne droghezi? — Nu! Sub niciun motiv nu! Se ajunge la adevărate drame și efecte contrarii… Este o noapte neagră, nava mi se pare un teritoriu fragil și liliputan, dincolo de borduri este numai noapte neagră și numai mare neagră care se confundă cu cerul, cu întunericul negru care curge peste Mircea, *izolâ*ndu-l de lume într-o solitudine neîntâlnită încă. Cea dintâi noapte pe mare. Cobor în cabină. Bill citește un roman poliţist. Îmi scriu sârguincios jurnalul de bord. Lumina veiozei cade tandră pe foaia de hârtie. Tocul scârţâie la fel ca acasă. Caloriferul răspândește o căl dură plăcută. Fotografia ei. Nu una solară. Una gravă și profundă. Îi întâlnesc privirea aceea gravă și profundă, perdelele tremură ușor, întreaga cabină vibrează ușor, se aude zgomotul motorului și abia acum știu că mă depărtez implacabil de lumea mea și că, de fapt, sunt pe o navă în drum spre Ocean. Pereţii cabinei sunt albi. Un alb optimist. Roiau fișele ultimelor pa gini din „Cronică eroică”. De mâine mă apuc de lucru. Retez orice contact cu noaptea de catran, cu plutirea, cu modul acesta surprinzător de viaţă și mă întorc, printr-un efort dureros. La dorobanţii sfâșiaţi de gloanţe, retrăgându-se după asaltul nenorocit al Griviţei 2. Mă desprind treptat de trepidaţiile ritmice, ori mai curând le asimilez. Le încorporez fiziologiei melc, așa cum o făcusem în cealaltă experienţă capitală și definitorie: aviaţia. Pe câmpul alb al coalei de hârtie proastă, de ce

dracului avem o atât de proastă hârtie de scris, se naște păienjenișul uvrajelor din jurul Plevnei. Simt nămolul pătrunzându-mi prin cusăturile botforilor, simt ploaia ţârâită și rece curgându-mi pe sub manta, pe șira spinării, aud gemetele și strigătele celor martirizaţi cu baioneta în Valea Plângerii și devin căpitanul Moise Groza, ginerele lui Andrei Mureșanu.

Amintindu-mi brusc de sentimentul acela intraductibil când glonţul unui Winchester otoman mi-a smuls tocul cizmei. Bill și-a scos ochelarii. Îmi aranjez cușeta și mă culc. Este un fel de întuneric legănător plin de sunete mecanice, unele de mecanisme care se rotesc, altele de părţi metalice care suferă extensiuni, ori presiuni, acestora li se adaugă prezenţa sonoră a apei și desigur susurul ușor al arboradei, prin care vântul găsește mereu alte variaţiuni pe aceeași temă. Apoi cad într-un alt întuneric, la fel de legănător, în care toate sunetele și zgomotele se contopesc în vuiet surd de ape, un vuiet melodios însoţind alunecarea lină, pe verticală, într-un abis negru de ape care se închid deasupra mea. Nu sunt singur, sunt în cabină.

Bill doarme strângând în braţe un puișor de pernă, fotografiile femeilor noastre sunt pe birou, obturatoarele închise; dar știu că apele s-au închis deasupra noastră și *Mircea* se cufundă lent și implacabil într-un abis lichid, vâscos și înăbușitor.

— Tovarășul scriitor!… Sculaţi-vă!… Scuzaţi-mă că vă trezesc la ora asta.

Sar ca la alarmă. Disting profilul comandantului navei.

— Ce s-a întâmplat?

— Nimic!… Ninge!

Omul este perfect surâzător, senin și destins. Nimic din crisparea care, se pare, face parte dintr-un anume fel de a fi, fortuit și impus de situaţii care îmi scapă. Mă îmbrac precipitat. Cât dracu să fie ceasul? Intru în scurta îmblănită, îmi pun șapca și… gabierii. Bravii gabieri, pantofii uzuali la bord.

Ies la pupa într-o secvenţă de feerie în alb. Adică ies din pântecul navei, într-o pânză de ninsoare care trece ca-n vis prin conul de lumină al lămpii de la pupa. Suntem în derivă.

Niciun alt zgomot decât al fulgilor așternându-se pe supra structurile navei. Un cer negru din care se cern fulgii, o mare neagră și tăcută sub ninsoare, *Mircea* luminat fantomatic, perdelele grele din materia aceea fluidă și pufoasă și pură și candidă, îmi ninge în gene, comandantul râde, se bucură și-n clipa aceea uit cuvintele spuse în loc de „bun venit" este alt om, râde și aprinde proiectorul din babord, fixându-i fascicolul pe arborele mare. Urc scăriţa verticală pe comandă, unde se află observatorul pupa. Încalec ghiul, nu știu câte tone de metal și văd conturul navei abia decupându-se din ninsoare, fasciculul de lumină al proiectorului prin care trec perdelele de fulgi, sarturile, vergile, fungile și scotele, tot păienjenișul de manevre acoperit de zăpadă, totul este un basm incredibil și, ca să devină absolut incredibil, prin prova tribord trece o navă iluminată festiv. Nu se văd decât cercurile strălucitoare ale hublourilor, castelul strălucind într-o baie de lumină, conturul navei este doar o sugestie, astfel că luminile acelea par să plutească deasupra mării, într-o infinit de lină lunecare, sugerând visul. Gestul comandantului

ţine de neuitare. Ofiţer de cart este Cr3 Zaharia, tip scund, cu alură de boxer, faţa tăiată de riduri adânci, lector la catedra de navigaţie, se pare că specialitatea lui este navigaţia astronomică și pe navă i se zice Bore. Bore nu face prea mare caz de ninsoare. Fenomen meteo posibil în circumstanţele în care navigam.

5 martie. La 07.25 se stopează mașina. Am ajuns prea devreme. Desigur, nu se vede nimic, dar punctul stabilit de navigator φ = 41°49 N și λ = 29°11 E este o certitudine. Am coborât aproape 2 grade spre sud. Îl rog pe rangul 2 Neiculescu să stabilim un program de filmare. Intrăm în Bosfor, sunt întâmplări care pot fi unicat, nevoia aceasta de a comunica prin intermediul peliculei mă posedă din ce în ce mai fără cruţare, pentru că îmi dau seama de întreaga valoare documentară a acestui marș, ca și de unicitatea lui. Cei de la navă sunt puţintel mai potoliţi. Studioul de filme al Armatei a avut la bord operatori de înaltă calificare, care-au făcut filme documentar-artistice, color; anul trecut a fost la bord un alt specialist în materie, Horia Vasiloni, dar…

O operativă în cabina secretarului de partid, pe care-o împarte cu ursinul Cri Comănici. Sunt prezenţi doi ofiţeri tineri, locotenenţii majori Geanoglu Laurenţiu, șeful mecanic al navei și ofiţerul cu manevra velelor. Ambii sunt înalţi și tinereţea le conferă acea sinceritate loială, francă și încrezătoare, care-i deosebește radical de generaţia mea, căreia sinceritatea i-a adus atâtea traumatisme. Generaţia lor crescută sub cu totul alte zodii are avantajul net al neconformismului, al acordării gândului cu expresia lui directă și cu fapta care-l finalizează. Geanoglu examinează aparatul. Are și el unul, de amator, tot cu casetă, este și el pasionat al filmului, dar rabla de faţă nu poate fi folosită. Cu naivitatea civilului, propun să trimitem o radiogramă prin care să cerem Ministerului, să ne trimită un aparat de filmat la prima escală: Canarele. Sunt pescadoare românești acolo, sunt navele *Polar,* care vin acolo, sunt cargouri și, din când în când, avioane care aduc echipajele de schimb ale pescadoarelor. Locotenenţii majori sunt pentru.

Este o tăcere stânjenitoare, după. Înţeleg. Radiograma buclucașă trebuie să fie ierarhică. Cineva se va întreba, pe bună dreptate, de ce nu s-a dat de la început un aparat bun. De aici în colo încep responsabilităţile în lanţ și etc., etc. Să cumpărăm unul din Las Palmas. Las Palmas este porto-franco, rumoarea în care trăim ca într-o placentă maternă zice că toate articolele tehnice sunt foarte ieftine, iată o soluţie. Mda. Ar fi… Bani! Valută aruncată așa, pe… peliculă. Totuși, să mer gem la comandantul marșului. Comandantul marșului, care pe o furtună de gradul 12 în Biscaya, înarmat cu o secure, tăia parâmele harpoanelor pneumatice trase de niște salvatori prea grăbiţi să încaseze 80% din valoarea navei salvate, mă reţine și-mi spune: gândiţi-vă la urmări. Suntem în derivă și am din nou senzaţia abisului. Îmi spun că singura soluţie este să stau lungit. Mă întind pe cușetă. Socotesc cam câte zile, din totalul zilelor de navigaţie, vom sta în derivă. Să zicem 10. Ori 15… Nu este o catastrofă. 11.32. Se dă la posturile de marș. Excelent. De cum se cuplează elicea, trec la birou. Cabina este cu totul familiară, caldă și, în ciuda dimensiunilor, confortabilă. Călimara. Tocul. Reiau „Cronica eroică”. Scriu patru rânduri. Și jumătate când dintr-o dată zgomotele obișnuite acum, de navă în

marș, sunt dominate de șuierul sfâșietor al sirenei.

Asta ce mai este? îmi iau scurta și ies pe comandă. De jur împrejur ceaţă. O ceaţă densă, zemoasă, agăţată de catarge, abia disting prova, suntem sub un clopot de ceaţă plutind între cer și mare, comandantul ordonă să se reducă viteza, s-a dat drumul locatorului de bord și sirenei, acelui sistem reglat au tomat numit „Tyfon", care sfâșie universul acesta cu mare și ceaţă, care-mi tortureazǎ timpanele și care pare un strigăt sfâșietor de ajutor, un strigăt cu atât mai inuman cu cât „Tyfon" este un mecanism absolut indiferent la propria lui activitate sonoră. Știu, tot din „Pilotul Mării Negre", că în această zonă se formează bancuri periculoase de ceaţă și că, undeva în tribord, se află acel faimos fals Bosfor, o intrare într-o la gună care a indus în eroare destui navigatori și că multe nave au sfârșit tragic în acele paragini pline de stânci submarine.

12.50. Viteza, Încet". Ceaţa începe să se ridice. 13.30. Prin tribord, la nici două cabluri, venind din ţară, ne depășește nava „Târgoviște". Se schimbă saluturi cu sirena. Încerc o senzaţie complexă. Parcă aș fi întâlnit pe cineva foarte drag, un prieten pe care nu l-am văzut de foarte multă vreme, apoi un fel de stabilitate morală, de mândrie intelectual-patriotică, mă autoflagelez, un sentiment de solidaritate: nu suntem singuri pe mare, sub culorile patriei. *Târgoviște* salută cu pavilionul, conform uzanţelor. *Mircea* îi răspunde salutând cu pa vilionul. Acest schimb de saluturi între navele comerciale și cele de război este uzual în toate marinele Terrei. Nava comercială salută, coborând și ridicând pavilionul. Nava de război este cea care răspunde la salut, cu grandoarea pe care o emană dintotdeauna forţa. 15.30. Se dublează timona electrică, prin timona manuală. Ieșim din ceaţă, ca dintr-o grămadă de vată.

Deci, sergentul timonier asistat de un elev caporal au coborât în puţul în care arborele elicei își execută mișcarea lui de rotaţie. La timona aceea uriașă. Disting prin binoclu farul de la capul Rumeli. Știu că peste puţină vreme vom intra în alt areal de cultură, acea visătoare cultură islamică, acel univers islamic din care noi am reţinut mai ales cumplitul lui aspect de imperiu al sabiei și biciului. Știu, cu o durere surdă, că pe aici s-au îndreptat, veacuri în șir, venind de pe armurile noastre, caicele cu roabe valahe neasemuit de frumoase, pentru haremurile potentaţilor de pe malul Cornului de aur, ori cele ducând lemnul, griul și mierea, blănile de râs și butoaiele cu aur. 15.35. Se verifică obturarea navei. Mă înham cu amândouă aparatele de fotografiat. Unul dintre cineaștii amatori, elevul caporal Mihai Vasile, și-a încărcat fosila de aparat și este gata să filmeze.

Până se aranjează, știu că este căsătorit de doi ani și are o fetiţă de… exact 30 de zile. Asta mă face să-i avansez un larg credit în alb. Tatăl unei fetiţe de 30 de zile, cu superbul grad de elev caporal, nu poate fi decât unul care riscă totul pentru tot. Deocamdată riscă pelicula propriei lui școli, pentru că Cr2 Neiculescu nedezminţindu-și origina lui oltenească mi-a propus cu un zâmbet de băiat bun, ca deocamdată să tragem pelicula Institutului. Când vom avea alt aparat, ori când se va termina pelicula marinărească, recurgem la rezervele Televiziunii. În faţa acestei dulci combinaţii oltenești este imposibil să reziști. Se ordonă pregătirea pentru

fundarisirea ancorei, manevră posibilă dacă nu se dă acces prin strâmtoare. Văd clar ţărmul european, rumeliot și ţărmul asiatic, de fapt aceeași faleză înaltă, aspră, stâncoasă, cu vechi turnuri de piatră în ruină, cu donjoane, contraforturi și crenele din piatră ruinată de aerul salin, roasă de vânturile veacurilor, de uitare și poate de neglijenţă și nepăsare. Strâmtoarea rămâne disimulată abil între faliile pietroase, care se petrec ca valvele unei scoici uriașe. Tată zăpada, fenomen mai rar întâlnit în partea rumeliotă a strâmtorii. Cerul este fad, cenușiu și indiferent.

Acum câţiva ani am văzut Bosforul, tot de pe apă, vara, împreună cu Stela. Magnific… Se începe manevra de intrare în strâmtoare. Văd grohotișul alb de pe coasta Anatoliei și cele 7 grohotișuri roșii de pe coasta Rumeliei, văd teșitura capului lum de unde coasta Anatoliei crește într-o cocoașă pie troasă vegheată de turla albă a farului Anadolu, apoi vechea fortăreaţă care veghează din timpuri străvechi această poartă a Mării Negre. Faleza abruptă a coastei anatoliene, pânza în gustă de apă a strâmtorii, farul Rumeli cu faleza stâncoasă din spatele lui și staţia de salvare. Apele mării și-au schimbat culoarea. Sunt miloase și tulburi. Acum amănuntele peisagistice se oferă cu o nostalgie resemnată și fatalistă. Am o afinitate atât de acută pentru evul de mijloc, încât, dacă nu m-aș teme de erezie, m-aș suspecta de a fi trăit atunci o altă viaţă între Carpaţi, Marmara și Adriatică. Îmi extirp de pe retină explozia de culoare pe care o rememorez din nu se știe ce întâmplare cu spahii și rămân să contemplu zidurile de fortăreţe care închideau cândva accesul spre saraiul padișahului, nu fără să memorez pentru totdeauna „reperele” de navigaţie, care, cine știe dacă nu-mi vor fi de folos în plănuitele mele croaziere cu *Hai-Hui 2. Mircea* se conformă regulilor de navigaţie în Bosfor. Ţine coasta anatoliană, folosind curentul care aici este de la Nord spre Sud. Ora 16.00 Suntem la traversul farului Rumeli. Ne angajăm în strâmtoare. 16.03. Se ridică pavilionul „Golf”, ceea ce înseamnă în Codul Internaţional de Semnale (C.I.S.)… Am nevoie de pilot”. Pereţii strâmtorii curg rapid în ambele borduri. Văd culmea de la lușadag, văd băile fermecătoare intrate alintat între capuri stâncoase, de la care pleacă poteci abrupte de picior și minaretele albe, zvelte, delicate zidiri rotunde, neorgolioase și tihnite resorbindu-se în peisajul cu sate clădite pe terase, sate albe, ca și când localnicii ar fi pisat în var cochiliile unor scoici strălucitoare, așa cum fac ara bii de pe coastele Mării Roșii. Case cu etaj, etajate parcă unele din altele, acoperite cu olane roșii, deasupra lor coasta împădurită și cerul lui Allah plin de legendele unei istorii cvasi fabuloase. Stânci în apă, bărci la debarcadere vechi, baterii și bastioane în ruină, minarete, pe coasta europeană satul Ru meli-Kavagî apărat de capul Tellitabia. Peste tot acea muncă laborioasă și stupidă a oamenilor, de a se retranșa între ziduri de piatră prevăzute cu tunuri, pentru a se apăra de o altă stupiditate congenitală, barbară și nenorocită, aceea de a nă văli unii asupra altora și a-și pricinui cele mai incredibile suferinţe, adăugând la acestea culmea stupidităţii, aceea de a dărâma cu o poftă de cretini, tot ceea ce semenii lor cons truiseră cu sudoare secole de-a rândul. Trece nava italiană *Mare Tranquillo.* Salută cu pavilionul. Armatorul lui *Mare Tranquillo* este un superstiţios, care crede în puterea benefică a numelui. Desigur, tot echipajul este pe punte. Cineva își drege

glasul în amplificatoarele staţiei. Se pregătesc apa ratele de fotografiat. 16.25. Conform regulilor, din baia Buiukdere-Limani iese pilotina. Am lăsat în tribord feerica, de-atunci, localitate Sariyer, cu uriașii ei ciorchini de Afuz-Ali în care se topea un chihlimbar mieriu, cu parfumurile de flori stranii, amestecându-se cu mirosul peștilor așternuţi în panere de ră chită, deasupra unor frunze palmate, apoi siluetele acelor femei tăcute, păstrând în gesturi o discreţie absolută – Sariyerul acesta este pustiu și tern, cu toate că pe cer se arată un soare livid și zgârcit. Port încă în timpane vibraţia aerului de-atunci. Strigătele bragagiilor și salepgiilor, ale vânzătorilor de pește și de struguri, de flori și de smochine, de coliere din scoici și de surveniruri ciudate. În babord un golf adânc. Nave și yachturi, – vile și pecinginea arhitecturală a secolului: blocul Beykoz. Blocul, ici, colo cu ușoare adaptări la arhitectura otomană, curbe dulci și molatece degajând o voluptate aproape carnală și… culoarea. Rozul și verdele, albastrul și turcoazul, toate temperate, toate pastelate au trecut de la vechile clădiri la cele noi. Culorile, chiparoșii, platanii uriași și cedrii. Cu cât coborâm spre sud, aproape de la o milă la alta, se simte influenţa mediteraneană. Începe să domine chiparosul, cedrul și platanul. Coroanele arborilor devin umbrelifere. 16.25. Pilotina Kila*vuz aco*stează în tribord. Pilotul urcă la bord pe scara de pisică. Se coboară pavilionul „Golf”. Se ridică pavilionul „Hotel”, adică „am pilot la bord”. 16.50. Nava sovietică *Galileo Galilei* salută cu pavilionul. *Mircea* se integrează în peisajul cu Bosfor, chiparoși și cedrii. 17.00. Animaţie. Trece foarte aproape nava românească *Piatra Neamţ.* Spre surprinderea noastră, nava, împotriva ordinelor, este fără pavilion și nu dă niciun semn că-l recunoaște pe *Mircea.* Trece indiferentă.

Nu se vede nicio mișcare la bord. Lucrul mă surprinde neplăcut și mă întreb de ce nu și-a arborat pavilionul naţional?

Locurile îmi devin familiare. Disting în prova tribord capul Ortakioi, cu moscheia lui de un alb pur și feciorelnic. Apoi, brusc, apare arcul de oţel al podului construit recent, care unește Europa de Asia Mică. Când vizitasem Istanbulul, se vorbea vag de pod, ca de un proiect posibil. Trecusem strâmtoarea cu un vapor de pasageri și vizitasem Uskiitari. Orașul frate al Istanbulului. Un oraș străvechi, obosit, plin de lentoare orientală, dominat de ruine impunătoare. Se pare că podul a revitalizat coasta asiatică. În nordul Uskutariului văd un oraș modern, așezat pitoresc pe terase etajate după fantezia luxuriantă a curbelor de nivel. Înserează. Istanbulul își proiectează minaretele pe un cer ocru dens și Cornul de Aur coboară în propria lui mitologie. Încerc să descifrez pentru elevii care mă înconjoară acest miracol aflat la intersecţia occidentului cu orientul, în care secolele au asistat la fastul incredibil al puterii autocrate stăpână pe aurul a trei continente, a cărui legendă începe cu megarienii anilor 600 înaintea erei noastre. Probabil de la ei Byzantion, în cinstea lui Byzas, șeful lor militar— Caii cu panașe și coifurile strălucitoare, triremele pline cu amfore în care aromesc nebune vinurile de Chios, lupanarele și târgurile de sclavi, apoi Nea Roma lui Constantin și mai târziu Constantinopolis, zidit pe cele șapte coline cu virtuţile magice ale numărului șapte, devenind orașul-soare în jurul căruia gravitează cele șapte planete. Hipodroamele și luxuria arhonţilor, genovezii

și aurul de Emu, perlele din Marea Roșie și mătăsurile de Mosul, transparente văluri pe sânii marilor favorite, astrologii și medicii păstrători ai științelor babiloniene, totul și toate într-o fascinatorie mișcare în care se amestecă bărbile venerabile ale sultanilor și lungile șiruri de ieniceri porniţi la războiul sfânt care s-a numit de atâtea ori Călugăreni și Valea-Albă. Dincoace de capul Ortakioi, fostul palat al sultanilor. Dolmabahce, alb-cenușiul palat din mar moră Ciragan, Galata, Cornul de Aur și dincolo de el, sumbru și morocănos, sătul de istorie și uitare, Topkapî, vechiul palat al sultanilor care s-au numit și Soliman Magnificul.

Faianţa în verde și albastru de Samarkand, pașii moi al cadânelor, susurul fântânilor arteziene și cântecul păsărilor aduse din insulele tuturor mărilor tropicale, crimele de palat și răzbunările acelea care-o aruncau pe infidelă pe fundul apelor, cusută într-o piele de bivol, intriga și calomnia, corupţia și foșnetul vântului răscolind miresmele de mirt și trandafiri de Șiraz. Petre Cercel cucerind inima sultanei valide, superba fiică a familiei veneţiene Baffa, doamna Chiajna în eterna ei nebunie a puterii, supliciul Brâncoveanului și mereu istoria, ca un ecran sensibil dincolo de siluetele masive ale navelor ancorate în radă. Istoria ca o justificare a acestor minarete și cupole. Istoria neţinând seama de virtuţile magice ale numărului șapte, ori poate tocmai ea descifrându-le prin intermediul artei islamice, care-a transformat Sfânta Sofia în Ayasofya, adăugând monu mentului construit de Justinian, doar legenda intrării călare a lui Mohamed-Fatih (Cuceritorul); dar zidind pe celelalte șase coline moscheile Fatih, Bayezit și acea capodoperă a arhitecturii islamice Suleymaniye, moscheia lui Soliman Magnificul, cons truită de arhitectul Sinan cel Mare, între 1550 și 1557. Iată cele șase minarete ale moscheei albastre. Euforia mea istorică încetează. Comandantul navei atrage atenţia că este o digresiune care nu se încadrează în program, prilej pentru cartul de navigaţie să nu ia relevmentele de rigoare. Este adevărat… Abia după șase luni se vor mai putea lua relevmente la Turnul lui Leandru – câte legende și aici – numit în cartea pilot farul Kâzkulesi și pe urmă, ce nevoie avem de atâtea legende? 17.30. Pilotul coboară de la bord cu sacoșa de rigoare în care se află atenţia secundului. Se coboară pavilionul „Hotel”. 17.31. Travers far Istanbul. Ocrul moare în sine însuși. Cerul de deasupra moscheelor pare bântuit de disperare. Intrăm în Marea Marmara. La 17.59 se aprind luminile de marș. Coasta rumeliotă și cea asiatică se cufundă în cenușiul nopţii de martie. Desigur am văzut Yedikule Hisari sau Castelul celor șapte turnuri, cu acea poartă aurită, folosită de bizantini pentru intrările triumfale, transformat apoi în adăpost al tezaurului sul tanilor, apoi în celebra și nenorocita închisoare, pentru noi de tristă amintire. Este întuneric și pe mare amintirile uscatului se resorb în uitare. Îmi impun o lege pe care n-o s-o calc niciodată. Aceea de a-mi trece în propriul meu jurnal de bord notaţiile din jurnalul de bord al navei. Frig umed.

Trec nave de pescuit, câteva calce cu forme poetice, marea miroase a iod și pește, întunericul devine luminescent și urc la comandă. Este ora 18.00. Se aude ţiuitul aparaturii din cabina radiotelegrafiștilor care transmit punctul navei. La 19.57 *Mircea* evită o navă comercială aflată în drumul nostru. La orele 20.00 jurnalul de

bord consemnează:

Drum adevărat = 260°. Drum compas = 256°. Lochul = 261,7 Mm (deci am străbătut 261,7 mile marine, dintr-un drum care totalizează 19.000). Rotaţii = 240. Direcţia și viteza vântului N.N.E. Cu 4 m/sec. Temperatura – 2°. Starea mării = 2.

Vizibilitatea 5 Mm. În concluzie *Mircea* s-a angajat în Marea Marmara, ţinând capul pe strâmtoarea Dardanele. Va lăsa în babord arhipelagul Prinkipo având în greacă nume pline de poezie, una din insule, în turcă se numește Burgazada, în greacă Antigone, noaptea este rece, marea cu hulă ușoară, cartul de navigaţie este la post și în cabina de veghe, secundul. Atmosfera s-a mai destins. Încep să bănuiesc intrarea în rutină. Cobor la cabină, unde Bill tocește sârguincios nomen clatura englezească a tuturor părţilor, ansamblurilor, armăturilor, velelor, manevrelor și etc., etc., pentru a răspunde perfect rolului pe care-l joacă la bord: dublează pilotul (recte preia comenzile acestuia și le transmite comandantului) descifrează radiogramele transmise în engleză, limba universală a navigaţiei, avertismentele de furtună și, desigur, se pregătește pentru regată, familiarizându-se cu noianul de termeni care fac farmecul navigaţiei cu vele, încifrând-o într-un limbaj care ţine de secolele trecute. Cu o îndemânare pe care mi-o detest am reușit să-mi scot din funcţie unul din aparatele de fotografiat.

Secundul este un fotoamator redutabil. Mi-a spus că este treabă de specialist și de atelier dotat corespunzător. Prevăzusem un aparat pentru alb-negru și unul pentru color, fie negativ, fie diapozitiv. Intenţiile mele foto, generoase, se anulează de la început. Recte după ce-am fotografiat color amurgul disperat de deasupra moscheei albastre. Se zice că șeful mecanic…

Cobor la cabina unde Bobi își desfășoară cei aproape 195 de centimetri înălţime. Se uită la aparat. Mă chestionează asupra turului de forţă. Cu figură de sfinx mă invită să-l abandonez acolo. O fac fără nicio nădejde. Oricum, un motor de vapor de 1 100 H.P. Este un motor de vapor și un aparat foto… Bill a dispărut din cabină în mod misterios. Îmi redactez jurnalul și-mi pregătesc din nou fișele pentru „Cronica eroică”. Se ciocane. Intră, ursin și legănat, Cri. Comănici. Fost șef mecanic pe Mirc*ea, îmi* face o vizită de curtoazie după care notez în jurnal: Mirc*ea în* Biscaya, ciclul „Biografia lui «Mircea» pe fișe”.

Ofiţerul mecanic se instalează pe canapeaua lui Bill. Este cald. Hublourile sunt obturate. Lumina veiozei cade intim și cald pe caietul de student. Totul vibrează, se aude uruitul arborelui elicei și, dacă sunt foarte atent, aud apa foșnind dincolo de bordaj. Deci în Marea Marmara spre orele 21.10.

FIȘA NR. 1: ***12 octombrie 1965***. *Mircea* pleacă din Mangalia la Hamburg pentru reparaţii capitale. Cerul acoperit, vânt, marea montată. La cheu familiile, prietenii, camarazii. Nava este remorcată de *Viteazul* și *Voinicul,* două remorchere sub comanda actualului comandant superior al marșului. Pe mare bună trăgeau amândouă. Pe mare rea un remorcher trăgea, celălalt acorda asistenţă. Deci *Mircea* naviga la remorcă, fără mijloace proprii de propulsie, cu un echipaj restrâns: 24 marinari și elevi, 12 ofiţeri și maiștri, care asigurau carturile, caldarina și

generatorul de lumină. Escală în Malta. La Valetta. Refacerea plinurilor. Furtună în Mediterana.

Scriu cuvântul furtună cu o detașare de proces-verbal. Este cald, foarte cald în cabină, deschid fantele ventilatorului, de la cabina radiotelegrafiștilor vin ţiuiturile acelea percutante și ropotul des al semnalelor Morse, furtună este o noţiune abstractă, golită de mișcare și sunet, de culoare și gust.

Escală de 7 zile la Gibraltar să se potolească furtuna. Următoarea es cală, Vigo în nordul Spaniei, deasupra graniţei cu Portugalia, la Ocean.

De fapt nu ajung la Vigo, pentru că Lisabona transmite un avertisment de furtună, care-l determină pe comandantul marșului să intre la Lisabona. Se stă în radă, la ancoră. Poliţia fascistă a lui Salazar interzice echipajului să debarce. Se trimit poliţiști la bord. Furtuna ţine 12 zile. Se hotărăște reluarea marșului. După 14 ore de navigaţie, se intrase în temutul golf al Gasconiei, sau Biscaya, cimitirul navelor, vântul ajunge la 70/80 km.h. Valuri. Furtună.

Omul are trăsăturile desenate cu tuș gros, este foarte masiv, aud apa dincolo de bordaj și-mi stăpânesc dorinţa de a-mi imagina furtuna din Biscaya, cele două remorchere trăgându-l pe *Mircea,* valurile tăindu-se în remorci.

Mircea ia benzi mari. Ghiul de la arborele artimon (câteva tone de oţel) se rupe de la balama și se deplasează spre pupa.

Cine cunoaște ghiul lui *Mircea* își dă seama ce înseamnă o ţeava de oţel lungă de la artimon până la pupa, groasă cât abia s-o poţi îmbrăţișa cu amândouă mâinile și grea de câteva tone, ruptă din balamaua care-o ţine fixată de arbore și proiectată dintr-un bord în altul după cum rulează nava, cu o forţă de izbire egală cu formula mxv2 în care în = masa și v = viteza.

Mulţi dintre membrii echipajului sunt chinuiţi de răul de mare. Toată lumea se luptă să amareze ghiul care iese cu jumătate din lungime la babord. Este ziua de 25 noiembrie. Vântul se mai liniștește. Valurile mari îngreunează marșul. 26 noiembrie orele 13.30. Se primește un avertisment de furtună pe remorcher. Consiliu-radio cu comandanţii celor trei nave. Cri Hârjan hotărăște să intre la Brest. Vine furtuna.

În jurul orelor 17 vântul ajunge la 140 – 150 km/h. *Voinicul* înaintează greu. Valurile încalecă punţile. La 17.30 se dublează farul plutitor de aterizare în Brest. Toată lumea respiră. După o milă se rupe remorca.

Nu se poate da altă remorcă. Nu se poate face nimic. Înălţimea valurilor de 12 – 14 metri. Fără niciun mijloc de propulsie și guvernare *Mircea* ia benzi îngrozitoare. Cri Hârjan ordonă prin radio să se fundarisească ancora. Fundul are o adâncime în jur de 60 m. Se fundarisește ancora din babord cu 7 chei de lanţ. Nu ţine. Se mai lasă la apă 3 chei de lanţ. Ancora nu ţine. Se raportează. Se ordonă să se fundărisească și a doua ancoră. Vântul, curentul și valul derivează nava spre geamandura far. Colos de metal, farul metalic de 14 metri este în castrat pe o geamandură cât o cisternă de cale ferată. Se lasă întunericul. Farul luminează valurile. Nava. Ţărmul nu se vede. La bord vacarm. Marea urlă, arborada geme și se tânguie, apoi *Mircea* este proiectat cu pupa în geamandură, care rupe

balustrada bordului babord, barca, se rup și bucăţi metalice din scheletul farului, se strâmbă pontifi, la ciocniri sar scânlei, scrâșnetul fierului lovind fierul și peste toate aceste zgomote se adaugă urletele sirenei de pe far care emite semnale de ceaţă. *Mircea* se scurge pe lângă geamandură, împins spre coastă. Când ajunge cu prova babord, ancora din babord se rupe. Re morca ruptă, pe care-o târăște după el, se împletește pe ancora geamandurii-far. Salvarea. Ancora din tribord prinde într-o stâncă. Sche letul farului se distruge. Marea urlă. Întunericul devine monstruos.

Geamandura lovește la prova babord. Face găuri de apă. Șapte spărturi prin care năvălește apa. Una dintre ele mare cât poate lăsa să iasă un om. Un maistru dă alarma. Se anunţă comandantul marșului care ţine legătura permanentă cu ţara. Se cere aprobarea pentru lan sarea semnalului de S.O.S. Se aprobă. Se lansează semnalul S.O.S. Care este recepţionat și de nava *Brașov* aflată la aproape 70 Mm. De *Mircea.*

Remorcherele ies la larg să se salveze. Brestul nu are o radă foarte primitoare. După 30 de minute de la S.O.S. Se întrerupe legătura radio.

O parte din echipaj în frunte cu comandantul intră în puţul lanţului cu saltele, hamace, pontili și reușesc să obtureze parţial găurile de apă.

Pompele intră în acţiune evacuând apa. Spre orele 22.00 apare o navă suedeză care se apropie la 3 – 4 cabluri. Se aprind proiectoarele pe ambele nave. Suedezii încearcă să dea remorca, trăgând cu puști speciale de aruncat bandula. Vântul întoarce bandulele care nu ajung la *Mircea.* Nava suedeză rămâne sub vântul lui *Mircea.* De la Brest vin două bărci speciale de salvare a echipajelor, care cer prin porta voci electrice și amplificatoare să se părăsească nava. Niciun membru al echipajului nu vrea s-o facă. Salvatoarele comunică prin radio hotărârea echipajului românesc. Primesc ordin să stea în pupa lui *Mircea.*

Către dimineaţă sosește un remorcher al Marinei naţionale, care încearcă toată ziua de 27 noiembrie să dea o remorcă, venind când într-un bord, când în altul. Imposibil. Către seară apare alt remorcher militar, care se luptă toată noaptea de sâmbătă spre duminică să dea o remorcă. Echipajul lui *Mircea* se deshidratează. Poartă centurile de salvare. Nava este închisă ermetic cu porţile etanșe și obturatoarele.

Nu se mănâncă. Nu se bea. Nu se poate dormi. Orele devin veacuri.

Cei de pe punte stau agăţaţi în „ţinte bine". Duminică dimineaţa vântul scade ușor. Remorcherul francez reușește să dea remorca. Se reped toţi la remorcă. Bărboși, sleiţi, uzi. Un urlet de bucurie inumană când pun mâna pe remorcă. În 3 minute se trage la bord 1 metru de parâmă. Nava este remorcată la Brest. Ceaţă. Noiembrie. După aceea, dorm 18 ore.

Omul râde. Are o dantură solidă, albă, sprâncenele groase, arcuite puternic, râde și-mi povestește ceva din viaţa lui de ucenic la Reșiţa. Apoi apare Bill, insidios, aducând veștile bordului.

6 martie. La 0 și 32 de minute se determină punctul navei cu relevmente la

capul Baba Liman. Desigur dormeam și visam că sunt în Biscaya, pe o furtună de gradul 12.06.35… Mircea intră în strâmtoarea Dardanele. Navigatorul a făcut punctul navei cu rigurozitate. Plutim în zona unei istorii fabuloase.

Mereu îmi vine pe buze acest cuvânt: fabulos. Intrăm în imperiul lui Homer. Al „Iliadei” și… Odiseei 1. Al provinciei turcești Çanakkale pe coasta Asiei Mici, provincie a cărei istorie începe cu Troia. 07.40. Suntem pe dunetă. Coasta anatoliană este înaltă, muntoasă și sumbră. Bate un vânt rece care ridică o hulă ușoară. Coasta rumeliotă, plată lângă mare, escarpată spre interior, aridă, casc meschine, plopi, o șosea costieră, pustie, cer cu nori lăţoși, duri, negri, vălătucindu-se sălbatic.

Marea oţelie. Visam Egeea ca pe o confesiune secretă, o con fesiune totală, coborâtă până-n cel mai tainic străfund. Undeva în tribord și mult în pupa a rămas pe coasta rumeliotă.

Tekirdag. Aici a murit în exil Rakoczy la 1724. Și tot aici s-a născut marele poet turc Namik Kemâl. Pe unde și-a trecut

Macedoneanul falangele lui războinice? Pe unde și-a trecut puhoaiele Xerxes?… Flotele arabe în drum spre Bizanţ la

668,717 și 872. Atenienii și Ionienii. Lumea strălucită a culturii elenice. Aici s-a impus, în primul război mondial personalitatea lui Mustafa Kemal Pașa, viitorul Atatürk. Crea torul Turciei moderne, care a învins trupele de debarcare aliate în bătăliile sângeroase de la Gallipoli – în turcește Gelibolu și de la Kumkale. Unde sunt cele nouă Troia deshumate de arheologi? Unde a început palpitanta aventură arheologică a lui Schliemann pentru descoperirea lui Novum Uium? Unde sub acești nori grei renasc, noapte de noapte, legendele vechilor greci! 07.40. Dintr-odată catargele lui *Mircea* dispar într-o aversă de zăpadă. Aversa mătură duneta și teuga. Sunt fulgi mari, apoși și efemeri. Ţărmurile celor două continente se apropie. Este vizibilă linia după care s-a creat falia, devenind strâmtoare, după cum este vizibilă unitatea peisagistică a celor două continente. Cercetez adâncul cu gândul la viitoarea mea expediţie cu *Hai-Hui.* Se văd epavele, catargele lor, ori geamandurile care le marchează. Dardanelele rămân periculoase pentru navigaţie. Curenţi puternici, funduri mici, întinsuri, epave și-n mâlul lor, urmele puţin cercetate ale timpului. 08.15.

Nava *Lok Probha* sub pavilion indian ne salută. Luna lui martie nu dezvăluie nimic din farmecul naturii estivale. Supra licitasem deliciile climatului mediteranean. Și atotputernicia lui. Înainte de Çanakkale strâmtoarea face un cot destul de violent spre sud-est. Intrâŋdul coastei anatoliene se prelungeşte sub apă printr-o întinsură balisată. Din aval vine cu toată viteza o navă comercială. Curentul este puternic și ne duce spre Egee adăugându-se vitezei pe care o respectă *Mircea.*

03.20. Nava comercială ne taie prova la nici 2 cabluri. Desigur se pune mașina în mers înapoi. Este o rumoare generală la bord. Nava este grecească, se numește *Yannis* și își oferă bordul, atunci, când în ultimul moment virează spre malul drept al strâmtorii. Rememorez rapid din regulamentul pentru prevenirea abordajelor pe mare și regulile de navigaţie prin Dardanele. Stabilesc pentru mine însumi că

Yannis este perfect și total vinovat. N-a virat decât după ce-a fost avertizat cu sirena. Începe să se lumineze. Se arată un soare palid, indiferent. Simt confirmându-se datele mele din fișele de navigaţie.

Viteza curentului crește, având tendinţa să împingă nava spre coasta europeană. Din nou își fac apariţia forturile vechi, cu piatra roasă de vreme, începușită și disperată. Bogalî, Camburnu. Namazgâh, acesta de-a dreptul o cetate cu donjoane înalte. Coasta anatoliană ţine un lanţ de forturi, baterii și fortificaţii. Dublăm capul Nara și în babord se arată Çanakkale.

Fort, cazărmi, orașul cenușiu. 08.46. Nava sovietică *Komsomoleţ Adjania* salută cu pavilionul. Răspundem. Am senzaţia unui bulevard foarte aglomerat, un bulevard așternut cu un asfalt albastru-cenușiu, acum hașurat cu mult alb, ca și când pietonii revoltaţi împotriva restricţiilor de circulaţie, și-ar fi mareat cu var, pretutindeni și în toate sensurile, trecerile de rigoare. 08.54. Nava *City of Corinth* sub pavilion britanic salută. Răspundem. După tot ce-mi rememorez din fișele alcătuite recent, ne apropiem de ieșirea din Dardanele. Ruinele triste ale cetăţii Seddulbahir și obeliscul de la capul Hellas ieșirea din strâmtoare, sau intrarea ei dinspre Egeea. 09.34.

Nava] a traversul farului de pe capul Hellas. Ieșim din Dardanele. Intrăm în Marea Egee. În mirificul spaţiu egeean, pe cerul căruia se ridică din mare lăncile de piatră zvârlite de

Terra spre lumina inefabilă, în găoacea de sidef a căreia s-au născut mitologiile elenice. Egeea, marea de cobalt irizat, nu-și dezminte legendele. Do o transparenţă ușor opacizată astăzi, amestecă în hula ușoară cele mai nesperate culori albastre.

Disting în tribord visata insulă Imroz, înzăpezită, sediu al ceremoniilor musulmane și rai al viilor zeiești, văd vârful Hyas și cu binoclul încerc să descifrez văile fertile și pădurile de plop.

Mircea se stabilește la 9 noduri. Apa șuvoiește despicată de etravă. Este o pâclă curioasă, ușor străvezie, din care răsar siluetele insulelor care alcătuiesc arhipelagul Sporadelor. Imense animale preistorice, cu ghebe cornoase și zimţate; ori batra cieni imenși pietrificaţi pe spuma albă a berbecilor care se alungă șub șfichiul rece al vântului. Apare insula Samotharaki, anexă, ori piedestal pentru muntele Fengari ridicat la 1599 de metri, tăind zborul borzelor și al rândunelelor. La 10.30 ieșim din apele teritoriale ale Turciei și intrăm în apele grecești însoţiţi de gălăgia stridentă a pescărușilor. În babord Lemnos, o ghebă masivă și dezolantă înconjurată de brizanţii care se sparg deasupra stâncilor submarine. Carturile de marș sunt la posturi. Încep să descifrez ce-nseamnă „rutina”. În cazarma elevilor s-a intrat la programul de cursuri. Echipajul permanent al navei își execută programul cotidian. Se gătește, se lucrează la ateliere, se pregătesc velele pentru învergare. Doc torul Săeșan este la infirmerie. Doctorul Grigorescu își face lectura de specialitate. Bill bântuie puntea, dispare când se anunţă ceva interesant, ca să apară exact la câteva secundo după ce acel ceva s-a consumat, autoflagelându-se cu o ironie ușoară și clementă, pentru marea lui lipsă de oportunitate.

Apoi, spre prânz, apar doctorii. Cei care nu sunt de cart și nu citesc, ori nu dorm,

vin și ei la pupa. — Când eram la Amsterdam… — în noaptea aceea la Londra… Sunt irezistibili. Programul meu riguros rămâne pentru Mediterana. Atunci vor fi câteva zile bune de marș în plină mare, nu mă vor chinui insu lele acestea stranii și mai ales nu mă va chinui pofta neprincipială de somn, care mă tortureazǎ cu nerușinare, știrbindu-mi demnitatea și sobrietatea. Ce cald e în cabină, ce alintător se leagănă nava, ce dulce cântec de leagăn cântă apa spălând bordul și ce monoton de ritmic bat pistoanele. — O formă a răului de mare, spun doctorii. Trebuie să-i cred, mai ales că doctorul Grigorescu a scris și o carte despre răul de mare. Îmi spun că dacă asta este singura formă a răului de mare de care voi suferi, căreia i se adaugă o poftă de mâncare condamnabilă, atunci croaziera va fi un vis. Bombă. Locotenentul major Geanoglu, mecanicul șef, îmi aduce bravul meu aparat foto, pus la punct. A lucrat cu o șurubelniţă fină, nu mai știu cu ce în afară de îndemânarea și priceperea lui demnă de inventivii zei egeeni și aparatul funcţionează mai bine decât atunci când l-am luat din magazin.

Deci, premise optime pentru un somn legănat. Nu-mi acor dasem un concediu de nu știu câţi ani. De foarte mulţi ani îmi interzisesem, cu o severitate spartană, orice răgaz cotidian.

Mereu în criză de timp, mereu cu mormanele de fișe pe masa de lucru și dintr-odată… Constat cu un fel de tristeţe corosivă că tot ce ţine de spontaneitatea și vivacitatea spiritului s-a estompat sub o greutate câlţoasă și searbădă care-mi apasă creierul. — Răul de mare, spun doctorii. Îi cred și mă culc fără nicio remușcare. 18.00. Hulă mare adusă de vântul de nord-est.

Creste înspumate. Catargele balansează cerul muiat în turcoaz opalin, o culoare siderală cu profunzimi cosmice. Lochul indică o viteză de 9 noduri și 481 mile marine parcurse. Înserarea este divină. 18.16. Se aprind luminile de marș. La 20.00 se văd răsărind din mare și din întunericul catifelat farurile Andros în babord și Eubeea în tribord. Am străbătut o bună parte a Egeei, lăsând în tribord peninsula Calcidică, Thesalonikul și arhipelagul Sporadelor. În babord au rămas Lesbos și Chios. Refac drama de la Marathon și mă abţin de la orice comentariu men tal. Mă pândește primejdia de a mă resorbi în antichitatea greacă, lucru oricum inconfortabil pentru un contemporan, oricât ar avea acesta mirajul istorici. Dincolo de strâmtoarea care desparte Eubeea de Andros sunt presărate în mare insu lele arhipelagului Cicladelor. Drumul nostru trece între Peloponez și celebra insulă Kithira – vechea Cythera și iese în Marea Mediterană, vizând Gibraltarul. Pe toţi zeii, nu pot să nu notez Lepanto 1571. Nu că m-ar fascina amintirea postumă a tragicului Don Juan de Austria comandându-și galerele în somptuoasa lui cuirasă din argint, ori că aș auzi prin aerul subţire și străveziu pârâitul catargelor și al vergilor, zăngănitul spadelor și al harpoanelor, amestecându-se cu urletele răniţilor și horcăielile muribunzilor; dar pentru că, aici, marele meu confrate și prieten intim, don Miguel de Cervantes Saavedra, nobil și flămând hidalgo a fost rănit zdravăn în luptă și mai apoi și-a început formidabila lui aventură ca prizonier al piraţilor barbarești.

Nici nu cred că greșesc prea mult dacă, scrutând noaptea, văd în umbrele care

picură din constelaţii caicul suplu, purtând pavilionul lui Uruk Barbăroșie, acel temut Barbarossa, care împreună cu fratele lui Khizi și-au întins imperiul lor de temut pe apele acestea și pe cele ale Mediteranei, tratând cu regii pe picior de egalitate și aducând în istorie fabulosul. Hula leagănă constelaţiile. Navigatorul mă invită să văd pe ecranul locatorului siluetele celor două insule. Apoi, pe dunetă, îmi descifrează constelaţiile și-l fixăm pe Arcturus, o văd pe Aldebaran, steaua înţelepciunii, configurăm Leul și Capella care se leagănă ameţitor în mărul arborelui mare. Cerul este altul.

Și-a pierdut asprimea scitică. Se boltește înalt și aerat ca și când albastrul și-ar fi găsit complementarele în sine însuși, trecând fluid spre indigo. Constelaţiile au alt sunet și altă lumină. Simt arome de mirt. Gândul are limpezimea vinurilor pure. *Mircea* își desenează conturele printr-o fosforescenţă vagă.

Respiraţia profundă a mării trece ca o boare parfumată. Toată noaptea aceasta fastuoasă aromește straniu a vreme, a geometrie euclidiană, a simplitate perfectă, a stâncă arsă de soare și, privind cerul, înţeleg de unde-a izvorât la cei vechi concepţia despre forma sferică a pământului. Componente ale habitudinilor mele create de alte raporturi cu astrele se modifică sen sibil. Simt, material, cum între mine și Aldebaran natura s-a vidat de sine, spaţiile umplându-se de Herodot. Este o noapte hărăzită nesomnului. Navigatorul recheamă la raţiunea matematică. Apoi se insinuează între mine și constelaţii domnul Bill, cu ochelarii lui bombaţi reflectând lumina palidă de la comandă.

Împreună cu navigatorul studiază indicativele farurilor. 22.30.

Ne apropiem de strâmtoarea Kefireus sau Doro. Locotenentul major Suciu tropăie pe punte. Ia relevmente la cele două insule. Apoi luna. Dumnezeule, cum de-am uitat luna? Numai Bill e de vină că am uitat felia de lună, siajul ei de aur poleind marea și iat-o acum, roșie-sângerie despicând straturi de nori penelate discret, tighelindu-le marginile cu o lumină ireală.

23.05. Navigatorul îmi spune că avem un avans de 3 ore faţă de graficul de marș. Ne apropiem de strâmtoare. Apare comandantul navei. Apare comandantul marșului. Ne angajăm în strâmtoarea Kefireus, pe alte hărţi Kafireus. Cea mai stranie oră, ora zero, sau aici 00.00. Nava în marș în strâmtoarea Kafireus. Poate văd luminile din Karistos, pe Eubeea.

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Navă comercială taie prova din tribord în babord.

— Bineee!

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Luminile pupa ard bine! Bun cart înapoi!

Semnalele radioelectrice scapă din cabina radiotelegrafiștilor, implatându-se în plasma sonoră a navei. 01.08. Ieșim din strâmtoarea Kafireus. 03.00. Intrăm în strâmtoarea Keas. 03.42.

Ieșim din strâmtoarea Keas. Insula Keas are înspre sud sud-est insulele

Kithnos, Serifos, Sifnos, Miles și Poros, undeva în sud este Creta, în nord Atena și Athica, provincia leagăn, provincia matrice. Noaptea se asprește. Cerul se înnourează. Suntem la mare liberă și navigăm cu 8 noduri spre capul Maleas, cel mai sudic punct al Peloponezului. Carturile de navigaţie la posturi. Catargele își execută mișcările de metronom, măsurând mereu și mereu distanţele dintre constelaţii.

Duminică 7 martie. Migrăm din lumea egecană spre cea mediteraneană. 09.30. Plouă. O ploaie măruntă, pisăloagă, de negustor grec sărac. Ofiţerul cu manevra velelor prelucrează cu întregul echipaj regulile de urcat în arboradă pentru luna Martie. Astăzi are loc cel dintâi exerciţiu de urcare în arboradă.

Fiecare elev își are locul lui pe vergă. Sunt cinci vergi pe fie care din cei doi arbori, trinchet și mare. Cei mai corpolenţi și greoi rămân de obicei pe vergile inferioare, cei mai mici și ușori urcă la vergile superioare. De fapt, de aici începe un aspect esenţial al vieţii echipajului la bordul lui *Mircea.* Fie care marinar are un rol la întinderea velelor, strângerea velelor, ţerţarolarea velelor, după cum are rolul lui la curăţenie, la front, la abandon. Fiecare centimetru pătrat de navă are deasupra lui ochii și mâinile unui anumit marinar. Altfel haosul ar fi un eufemism pentru labirintul acesta de cursive și compartimente, dar mai ales pentru încrengătura de scote, fungi, braţe, contrascote, strângători, balansine și încă o mie de alte lucruri care întind și strâng velele, ridică vergile superioare și ancorează catargele. Raţiunea vântului, a mării și a navei au impus echipajului raţiuni corespunzătoare. Nu mă aflu pe o navă de croazieră. *Mircea* este înainte de toate o navă școală.

Marșul este unul de instruire și aprofundare a profesiei. Mari nani sunt în primul rând studenţi. Deocamdată, anonimi în ţi nuta groasă de bord, ei celebrează ziua și noaptea, conform regulamentului de bord. Este temerar și plat să încerci reţeta reporterului de cotidian. Nici creionarea unei fizionomii, nici biografia stenografiată atent nu lămuresc și nu diferenţiază.

Deocamdată este vorba de echipaj. De o fizionomie comună, încorsetată în rigori și uniformă. Îmi amintesc perfect de abilitatea pe care-o dobândisem cândva, fiind instructor de vânătoare într-o unitate de luptă a aviaţiei militare, abilitate de a mă dedubla în clipa când eram cu un elev la dublă comandă, sau eram cu el plan la plan pe avioane de luptă. Capacitatea de a fi în același timp eu și el, de a mă privi cu ochii lui, de a înţelege manevra sau ordinul din punctul lui de vedere, mi-a furnizat motive de satisfacţie intensă. Aici rolul meu de a înţelege este cu mult ușurat de poziţia aparent neutră pe care-o am la bord. Cartea de faţă nu se poate transforma într-un curs de marinărit. Dar ca să-i înţelegem pe marinari, trebuie să știm câte ceva despre profesia lor. Să-i înţelegem, să-i stimăm și să-i iubim. După această ultimă propoziţie simt cum îmi crește o barbă didactico-academică. La dracu îmi spun, aici sunt tineri din toată ţara care-au visat să fie marinari, au venit la Institut cu apucăturile lor de la 20 de ani, au întâlnit rigorile militare, gradaţii și instructorii. Apoi au ajuns elevi caporali, s-au ambarcat pe *Mircea,* dar nici uniforma de marinar, nici cursurile de până acum nu i-au făcut marinari, sunt doar o

promisiune și aici, în jurul meu sunt cei care vor transforma această promisiune în certitudine: ofiţerii bordului și maiștrii bordului, adică dascălii lor în ale marinăritului și ar fi grozav, în ale vieţii. Iată că, cu ochi sigur, va trebui să-mi triplez punctul de vedere, sunt modest, de fapt va trebui să văd echipajul din punctul de vedere al fiecărei categorii aflătoare la bord, pentru că, nicăieri mai bine decât în solitudinea mării specializarea nu este mai tiranică și determinantă. Toate bune și frumoase, sunt gata să lunec pe panta confortabilă a speculaţiilor verbale și în păcatul mai vechi al unei bresle, stima bile de altfel, breaslă intermediarii între prozator, ziarist și eseist, căreia aparţin acei oameni bravi, capabili nu numai să înţeleagă o profesie după ce au stat cinci minute de vorbă cu un reprezentant al ei, dar să și scrie un eseu normativ despre acea profesie, bătând pe umăr, protector și superior, pe salahorii ei de fiecare zi. Este duminică și, fiind zi liberă, pot migra unde-mi convine, cu condiţia să nu părăsesc bordul.

Combustibil 92%. Lubrifianţi 100%. Apă 90%. Alimente: 122 zile. Asta este situaţia plinurilor. Deci plouă mărunt și pisălog, apa dulce spală catargele și punţile, e umed și Egeea pustie, agitată de hulă rămâne tot albastră intens, ţesându-și vrăjile acolo unde cei vechi au știut să distingă conturele fier mecătoare ale sirenelor. Cei de la mașini se luptă încă drastic cu pompele de apă dulce de la motoarele auxiliare S.K.L. Desigur pompele fuseseră în reparaţie la Șantierul Naval Constanţa, firmă de reputaţie mondială, dar cu „unele scăpări, tovarăși”, drept pentru care mecanicul șef, deci Bobi, comandantul gru pului de electromotoriști, maistrul principal Năstase Neculai, comandantul grupului motor principal maistrul cis. II-a Popescu Stelian care comandă și electricienii; comandantul grupului vitaliști, maistrul Lucheniuc Nicolae și caporalul Păculea, comandantul postului de luptă, deci toţi acești bărbaţi cu funcţii și grade militare compuse din multe cuvinte, lucrează pe schimburi, sau întruniţi, să repare pompele de apă dulce, indiferenţi la tentaţiile altora spre mitologie; elegiac sau emoţiuni lirice.

Sunt acolo marinarii în termen și elevii caporali ai școlii de maiștri militari de marină. „Acolo” înseamnă să cobori o scară de fier care duce în compartimentul mașinilor. Astăzi tempe ratura din interior = + 41° Celsius. Miros intens de motorină.

Zgomotul ritmic, percutant, al pistoanelor. Marinarii în tricouri.

Pe jos plăci din metal. Tubulatură colorată diferit pentru fie care lichid: apă dulce, apă sărată, motorină, lubrifianţi. Manometre. Termometre. Aparatura care supraveghează și interpretează mersul motoarelor, al reţelei electrice, elicei, instalaţiei de ventilare, adică inima navei moderne. Notasem undeva pro verbul: „Merge mașina, merge marina”. Tot ce ţine de viaţa normală, comodă, contemporană abordului, pleacă de aici. Tot ce ţine de funcţionarea aparatelor de navigaţie moderne, de instalaţiile de toate genurile, de la plita electrică la timona electrică, pleacă de aici. Un gând dulce, din Marea Egee, celor care au reparat pompele în tihna uscatului și a normelor uzuale. Mă încearcă gândul unei anchete: „Cum vedeţi o carte despre marș?” îmi spun că este prea devreme. Oamenii abia se acomodează cu ei înșiși, cu marea, cu ceilalţi. Pe clunetă, undeva, în prova tribord, se conturează vag faleza înaltă a Peloponezului. Mai exact al celui dintâi

deget de piatră înfipt în mare de provincia Laconia. Cap Maleas, Akra Maleas! Comandantul marșului povestește în microfonul staţiei de radio amplificare legenda adevărată care umanizează stâncile cenușii, din ce în ce mai distincte în pâclele care se târăsc peste mare.

Un podiș înalt care coboară în valuri abrupt și sterp, hăituit de vânt și o potecă roasă în granit care duce la far. După un fald de piatră, adăpostit de vânturile de nord-est, reci, un schit pitic, alb, perfect vizibil cu ochiul liber. Într-o noapte cu furtună, corabia unui navigator grec se izbește de stâncile Capului Maleas. Navigatorul își pierde în naufragiu femeia și echipajul. Se salvează înot. Își ridică o casă din piatră, mai mult o schivnicie sihastră. Noaptea, semnalizează cu foc acel loc primejdios dintre continent și insula Chitiră. Trăiește din mila navigatorilor. Are o barcă. Corăbiile încetinesc și-i dau tainul din care-și duce existenţa între pescăruși; valuri care se sparg de stânci, amintiri și… Acolo, pe faleza înaltă care se arcuiește puternic în interior, se află Sparta. Podișul pustiu, piatră pustie, aridă, hăcuită de vânt și spălată de nori. Pământ al actelor definitive. 12.15. Intrăm în strâmtoarea Elaforisos.

Fâșii verzi de grâu căţărate neverosimil spre poatele aride ale podișului. O localitate scundă, risipită printre cipreși. Poate Asopus. Sentimentul dureros al izolării. Al dezolării. Oameni implantaţi în stâncă. Oameni care și-au smuls istoria și geniul din Stâncă, modelând-o. În babord insula iubirii plină de voluptate. Chitiră. Plouă în rafale. Timonierul de cart și-a îmbrăcat costumul de protecţie. Un fel de iluzie pseudocauciucată care-l transformă în pseudocostum de protecţie. Navigăm spre Capul Matapan cu mare liberă în babord. Adică ieșim în Mediterana, având în tribord Peloponezul și întrezărind cerul începușit de deasupra Mării Ionice. 13.35. Ieșim din strâmtoarea Elafonisos.

După masă rămân în salonul-cameră de lucru al comandantului marșului. L-am întrebat cum a fost în Biscaya. Îmi povestește cum a fost în Biscaya. Acest salon-cameră de lucru are o masă fixă spre pupa, cu o canapea în L răsturnat, două fotolii masive, un birou în bordul tribord, o combină radiotele, apoi dulapuri în perete și un frigider. O ușă spre salonul mare, alta spre „dormitor”, alta spre cursiva din tribord, care duce într-un fel de vestibul cu cuierele de rigoare. Mochetă roșie, atmosferă intimă, confort drămuit pe centimetru pătrat. Căpitanul de rangul 1 Hârjan este un meticulos. Deschide sertarul biroului cu cheia și scoate câteva dosare pline cu tăieturi din ziare, cu ciorne, cu pagini bătute la mașină, câteva volume legate, având pe copertă veliere cu toate velele pline, reviste nautice în germană și engleză. Mi le stivuiește pe masă și îmi place să tac, pentru că îmi place să-l ascult, recte mai mult să-l înţeleg, pentru că bărbatul masiv, ţăpăligos, cu obrazul brăzdat adânc, are un fel cu lotul straniu de a comunica. Emite un început de propoziţie în care sunt prezente subiectul și predicatul, tace apoi, are o mimică expresivă care ţine loc de atribute și complemente, și ce-o mai trebui acolo, eu completez tot lapidar câteva din aceste ingrediente ale sintaxei, comandantul marșului se bucură și finalizează: – ei, ei, vedeţi tovarășe Theodoru, asta era!… Asta era, adică ce? Întâi de toate, dosarele. Comandantul a adunat tot ce ţine de

istoria lui *Mircea* de la cea dintâi fotografie pe șantier, când era doar un desen de coaste și până la zi.

O muncă răbdurie, devotată și pasionată, o muncă de diplomat și istoric, pentru că, într-o vreme oamenii au distrus tot ce ţinea de viaţa lor și istoria lor și atunci s-au pierdut valori documentare de primă mână și-i trebuie cuiva flerul unui diplomat și al unui pasionat să poată deschide ușile în spatele cărora există vieţi de marinari, de comandanţi, de amirali, care toate s-au legat într-un fel sau altul de *Mircea.* Apoi o istorie a relaţiilor lui *Mircea* cu lumea velierelor contemporane. O istorie a marșurilor și vizitelor oficiale din anii lui cei mai de glorie, anii de după modernizare. Istoria navei școală. Istoria echipajului ei. Aflu că secundul ţine la zi registrul istoric, pe care l-a refăcut după ciorne și văd albumul fotografic care ilustrează și completează registrul istoric, ambele în păstrarea comandantului navei. Din 1964 pe *Mircea,* secund, apoi comandant, apoi comandant al divizionului de nave școală, Cri Hârjan mi se pare, într-un fel cu totul elocvent, una din înfăţișările lui *Mircea.* O sinteză care-a operat asupra feciorului de plugari din Burdujani-Ialomiţa, pe malul Boccii, cu elementele unei profesii fără nicio contingenţă cu plugăritul, singurul element de legătură fiind oștirea, deprindere străveche și în firea lucrurilor la noi, și al cărei rezultat este o preocupare activă pentru total.

Total care ţine de profesie, de nava-școală. De trecutul ei, de prezentul ei, de viitor. Derobez și-l atac direct.

— Ce înseamnă acest marș, dincolo de unicitatea lui?

Ceea ce transcriu este completarea de rigoare la răspunsul eliptic al comandantului.

— Câștigarea unei experienţe marinărești vaste. Rezolvarea varietăţii de probleme puse de navigaţie ca știinţă. Rezolvarea problemelor morale și tehnice născute din lungimea marșului. Deprinderea navigaţiei îndelungate cu vele în condiţiile unor mări necunoscute din experienţă. Modul de prezentare al echipajului și al navei în vizitele de prietenie din cele două Americi, participarea la o regată oceanică în competiţie cu veliere având experienţa acestor regate. Se implică deci navigaţia ca știinţă, se implică navigaţia cu vele competiţională, psihologia, diplomaţia și într-un fel, politica. Se restabilește adevărul asupra prezenţei lui *Mircea* în acest marș, adevăr pentru unii din noi redus la sfera și compartimentul respectiv al activităţii cotidiene. Adevăr mai larg cuprinzător și într-un fel inedit, esenţial.

FIȘA NR. 2: Martie 1965. *Mircea* trebuie pregătit pentru marșul la Hamburg. Plan de măsuri. Ce plan de măsuri? Cine să semneze acest plan de măsuri? Să se rezolve totul în mare, după necesităţile impuse de evenimente. Plecarea la 12 octombrie.

Nu sunt marinar, dar mă întreb firesc de ce la 12 octombrie, în preajma marilor furtuni post-echinocţiale, cu o navă dusă la remorcă etc., etc. Dar aceste întrebări sunt ale unui neavizat și ele cad de la sine. Am văzut pe fișa nr. 1 furtuna din Biscaya de la bordul lui *Mircea,* atunci, după ruperea remorcii, rămas în voia

valurilor. Acum suntem împreună cu Cr I Hârjan la bordul remorcherului comandant.

Se lansează S.O.S.-ul după ce este aprobat în ţară. Se știe că o navă abandonată și salvată de o altă navă, se răscumpără la 80% din valoarea ei, adică zeci, ori sute de mii de dolari plătiţi salvatorului. Cri Hârjan îl vede pe *Mircea* pierzându-se în ceaţa bântuită de valuri înspumate. Înainte de a lua o hotărâre, valurile avariază cârma remorcherului. Pentru a ţine cu prova pe val, se guvernează din mașini. Furtună, valuri imense, ploaie. Coșul ia foc. Se ţine legătura cu *Mircea* pe ultrascurte și se știe tot ce se întâmplă acolo, în vreme ce la remorcher se luptă pentru stingerea coșului și repararea avariei de la cârmă. *Mircea* comunică prezenţa promptă a navei norvegiene *Conrad* venita imediat după lansarea S.O.S.-ului. Deci nu o navă suedeză. Cade noaptea. Remorcherul românesc *Viteazul* luptă cu valurile. La *Mircea,* agăţat de geamandura-far se prezintă remorcherul francez *Impecable* și apoi *Rhinoceros,* care după 48 de ore reușește să dea o remorcă.

Căpitanul de rangul 1 Hârjan se află cu remorcherul în ocean, pe valuri enorme. Tehnicienii lucrează la cârmă. Secundul, tip guraliv, plin de sine, dispare la cabină. Comandantul remorcherului stă la telegraf, inundat de trombele de apă, ţine remorcherul pe val din mașini, valurile trec peste el, la comandă s-au închis obloanele să nu se spargă geamurile. Există pe navă un bătrân domn de la „Navrom” în chip de consilier, care stă ferecat într-o muţenie totală. Nu vrea să-și asume nicio răspundere. Când iese din muţenie, cere să se lanseze S.O.S. Situaţia devine tragică. Remorcherul luptă din greu cu valurile. Cârma nu poate fi reparată. Apoi situaţia devine disperată. Cri Hârjan este pus în faţa întrebării limită. S.O.S., ori… Lansează S.O.S. Se prezintă un pescador. Se dă remorca cu bandula. Se rupe remorca. Iarăși luptă cu valurile. Apoi la Brest unde Mirc*ea este* la cheu și lângă el remorcherul *Voinicul. Apo*i marșul spre nord. Pe Elba sloiuri și ceaţă. *Mircea și* remorcherul *Viteazul leg*ate bord în bord, nu se văd malurile, se ajunge la Hamburg pe o ceaţă cumplită. Întoarcerea. În Biscaya din nou furtună de forţa 8. În Bosfor foc la mașini. Când intră în apele teritoriale ale ţării sunt întâmpinaţi de două vânătoare. Pe toate navele militare din Mangalia, echipajele sunt la front. Familiile la cheu. Comandantul marinei îl așază lângă el, la masa dată în cinstea celor în torși de pe mări.

Omul din faţa mea, cu riduri adânci, își pune ochelarii și răsfoiește cartea comandantului navei-școală vest-germane *„Gorch Fock”,* pe care l-a cunoscut la Amsterdam. Este o carte în tradiţia editoriala a genului, cu hărţi și fotografii, cu tabelele de clasificaţie ale diferitelor regate la care a participat nava, cu rutele oceanice ale marșurilor de instrucţie, cu amă nume ale procesului de instruire marinărească. Bănuiesc subtextul gestului. Iau toate dosarele și mă retrag la cabină să fișez ceea ce cred că-mi va fi necesar pentru carte. Blestemul vieţii mele, fișa, documentul exact mă urmărește și aici în largul apelor Mediteranei. 16.00. Travers cap Matapan. Sate albe, pitice. Fâșii verzi de grâu. Cipreși. Stânci. Vânt. Suntem în punctul de 36°17 latitudine nordică și 22°32 longitudine estică. 16.20. Plouă. Vizibilitatea scade la 4 mile. 18.00. Vânt din tribord.Nava rulează cu 8°-10°.

18.15. Nava atinge bonzi de 16°-17°. Șeful de echipaj execută controlul amarajului pe navă. Nu se constată nimic deosebit. 18.32. Se aprind luminile de navă în marș. Asta nu înseamnă că nu s-a dat programul artistic de rigoare. Este doar duminică, zi de repaus. Mediterana ne primește sumbru. Cineva din ţară, ne prezicea plin de invidie, că de cum ieșim în Mediterana, facem plajă. Deocamdată e noapte de-a binelea și încercăm să ne acomodăm cu ruliul de 17°.

Asta înseamnă pentru Bill să vină cu capul la 17° sub orizon tală, ca apoi să vină de la aceste – 17° la 0° și de aici să se ridice la + 17°, astfel că văzut de pe cușeta mea. Domnul Bill execută o mișcare stranie de coborâre și ridicare în vreme ce eu sunt bușit când în peretele cușetei. Când în bordul ci babord.

Conform legii firului cu plumb, perdelele cușetei se păstrează la verticală, adică rămân spre mijlocul cabinei când nava rulează în tribord și troc peste mine când rulează în babord. Apoi diferitele încastrări ale mobilierului încep să scârţâie. Apoi aud valurile izbind coca și ecoul răzbătând de undeva din adâncul acestei uriașe cutii metalice de rezonanţă. Apoi tomul, Istoria descoperirilor geografice", preţ de peste un kilogram hârtie plus scoarţe de carton pânzat se transformă în proiectil și Bill atins în ficat scoate un strigăt de durere, urmat de imprecaţiile de rigoare. Vraful de cărţi stivuite savant se demolează. Cade călimara, cad cărţile, cad dosarele cu fișe. Mă scol și în echilibru labil adun totul și vâr totul sub birou. Încerc să dorm. Dar pentru asta îţi trebuie o poziţie cât de cât omenească. O găsesc stând pe pântece, cu un picior proptit în marginea de lemn a cușetei, celălalt în peretele cabinei și mâinile alcătuind un fel de platformă de echilibru. Deocamdată nu este decât ruliul, îmi zic, nava scârţâie, arborada scârţâie și se tânguie, dar nu este decât ruliul provocat de o hulă mare venită dinspre Africa. Să dormim deci, cu atât mai mult cu cât nimic nu mai riscă să ne fie proiectat în cap.

Luni 8 martie. Ora 08.00. Stopat mașina. Nava în derivă în φ = 3G°26' N și λ = 15*21' E. Deci am tăiat 7 meridiane în noaptea asta. Se ridică pavilioanele Delta, Victor din CIS și bulele de navă în derivă. Bucuria mea. Soare. Mediterana superbă. O dulce ameţeală este gata să mă doboare, ca și când cineva din tagma criticilor, exasperat, ar fi pus mâna pe un retevei și mi l-ar fi aplicat la occipital. Marea de ulei, soare, Mediterana, nava se leagănă dulce și poftim. Nu-mi priește blândeţea și pace. 03.30. Începe pregătirea pentru armarea velelor. Este întâia oară când voi vedea populându-se arborada.

Catargele pe cerul străveziu și cel dintâi marinar, soldat în termen, cu rol de gabier, urcând în arboradă pe arborele trinchet. Până la măr. O face calm, susţinut, o minune de precizie și eleganţă. Apoi alţii. Apoi alţii. Elevii caporali execută cea dintâi urcare în arboradă. Precauţi, cu mișcări lente, aproape lipiţi de sarturi. Ordinele se succed ordinelor, microfonul le amplifică și sonorizează, arborada se populează de siluete albastre. Cerul este albastru, marea este albastră și acolo sus se lucrează pentru armarea manevrelor. 14.00. Încetează lucrările în arboradă. Se deschid hublourile pentru aerisirea compartimentelor.

Nu-mi arde de mâncare. Mă întind pe cușetă și Anthal îmi aduce câteva felii de

pâine cu salam. Blestem deriva și pe inventatorul ei necunoscut. După masă se arată figura jovială a doctorului Grigorescu. Îi convine, a scris o carte împotriva răului de mare, dar sunt foarte curios dacă a prevăzut și deriva cu efectele ei blestemate. Asta e. Zice că în general intelectualii, etc. Etc. E simpatic și-l cred. Vine ofiţerul intendent, apoi vine maiorul Săeșan, cu figura lui de ruygbist poznaș și-mi dă o minusculă pilulă nemţească, roz bombon, pe care-o dispreţuiesc până la orele 15.00, când aud un avion survolând nava. Uit că suntem în derivă și ies să văd ce se întâmplă. Un avion militar al S.U.A. La 15.30 încep din nou lucrările în arboradă, sub conducerea șefilor de arbori. Înghit pilula. Efectul este imediat. Doctorul Săeșan n-a scris încă nicio carte despre răul de mare. Este chirurg. Am să-i sugerez ideea s-o scriem în colaborare. La 17.00 ora noastră, se transmite punctul navei ora 18.00 a Bucureștiului. Am câștigat un ceas din această zi. 17.44. Se aprind luminile pentru nava nestăpână pe manevră. 19.40.

Aproape întuneric. Se termină lucrul în arboradă. Se face or dine pe punte. 18.45. Se dă comanda de obturarea navei și stingerea luminilor pe punte. Mașinile pregătite pentru marș.

Carturile de marș la posturi. 19.00. Nava în marș. Între 08.00 și 13.00 comandantul marșului a examinat ofiţerii pentru a-i admite la executarea serviciului de cart.

Cinez la salon, suntem în marș și asta este excelent. Când ies pe dunetă, întâlnesc lume, cerul Mediteranei, înstelat și noaptea care mă fascinează. Ofiţerul de cart, Cr3 Pușcașiu, inginerul meteo, udă floarea așezată într-un ghiveci, la comandă. Navigatorul fluieră și determină erorile sextantului. Ofiţerul cu manevra velelor suferă și el de același rău ca mine. Consult harta. Vom trece la noapte, printre Sicilia și Malta. Avem în tribord Marea Adriatică. Navigatorul apreciază că la miezul nopţii vom fi la traversul tocului cizmei italiene: Mana di Leuca, Otranto mai la nord și Golfo di Tarranto. O altă lume.

De la cea greacă, la cea romană. Constelaţiile sunt fascinatorii.

Scăldat de lumina lor, *Mircea* este de o frumuseţe bizară, atemporală. 22.30. Navigatorul îmi face cea dintâi lecţie de navigaţie astronomică. Rămân pe comandă până târziu. Totul este neverosimil. Totul este incredibil. Străbătusem Europa de la Marea Marmara la Atlantic cu Stela, cortul și brava noastră „R. 10 M" și fiecare kilometru rulat însemnase un plus, o nouă câtime care se însuma lecturilor și le explica, un nou teritoriu care se adăuga celui străbătut și cunoscut, lărgindu-i perspectiva, completându-l, explicându-l, subliniindu-l, comentându-i istoria, atitudinile, rezistenţa la eroziunea timpului, părţile se succedau după legile romanului clasic, întregul conturându-se viguros la ieșirea prin punctul de graniţă ales, punctul final al fiecărui capitol din acest roman clasic, perfect echilibrat. Plecasem pe urmele lui Mihai Viteazul și Petru Cercel, refăcând în subtext drumul Corpului Aerian Român din războiul anti hitlerist, plecasem pe un itinerariu studiat sârguincios în care-l implicasem și pe Iancu de Hunedoara, purtam cu mine carnete fișe, dar lăsasem acasă orice ideie preconcepută, făcusem *tabula rasa* din tot ce știam și mă hotărâsem să reimprim totul pe o bandă magnetică absolut virgină.

Descoperisem dimensiuni noi ale spiritului feudal al Ungariei de odinioară și urmărisem stradă cu stradă luptele date pentru eliberarea Budapestei ca și celebrul bombardament în picaj al formaţiei locotenentului Gicu Bădulescu. Apoi întâlnisem contemporanii mei frământaţi de aceleași probleme și kilometrii care se însumau pe vitezometru începuseră să devină istorie contemporană. Mi-am putut explica războaiele husite și influenţa lor asupra organizării armatei lui Iancu de Hunedoara, mi-am explicat perioada vieneză și pragheză a Viteazului, mi-am reexplicat luptele pentru eliberarea Cehoslovaciei, i-am omagiat pe cei căzuţi, în solilocvii discrete și derulând Europa între paralelele de 43° și 45°, trecând prin Paris, coborând de la Orléans prin Blois la Tour și mai spre sud, prin Poitiers, Angouleme, Bordeaux, la Arcachon, pe coasta Atlanticului, m-am izbit de orizontul lichid, în ziua aceea răscolit de furtună. Aici sfârșea, între paralela de 44° și 45°, continentul meu natal. Am traversat landele, am întâlnit bravele castelașe gascone cu ferestrele bătute în scânduri, unde agonizau urmașii celor care mi-au încântat adolescenţa cu isprăvile lor de spadă și capă și urmând Garonna prin Toulouse și Carcassonne (splendidă așezare medievală a unei Franţe unice în spirit) prin Narbonne, Montpellier, Nimes și Arles cel bântuit de mistral și amintirea lui van Gogh, am ajuns la Mediterana, într-o zi magnifică de iulie, îmbibată de toate miresmele Africii, purtate peste marea de lapis lazzuli de acest vânt încărcat de istorie.

Stau pe duneta lui *Mircea,* știu că la nord este Veneţia, nopţile acelea fabuloase când în piaţa San Marco luna trece peste turiștii mestecători de gumă, înfundându-i în baruri și atingând pietrele caldarâmului le umple de ecouri, ori, mai la vest, Padova, ori și mai la vest, Florenţa și întâlnirile acelea secrete cu Buonarroti când atingându-i marmora, aveam senzaţia stranie, mortală și divină a veșniciei. Era o obligaţie elementară să-mi cunosc spaţiul de cultură și rasă, după cum o alta, la fel de elementară era să cunosc Răsăritul, ca verigă imediată a acestui spaţiu latin și mediteranean, verigă de care istoria ne-a legat în chipul cel mai divers și nuanţat. Am făcut expediţia până la fruntariile estice ale Asiei centrale și cele cu Persia de odinioară, folosind un mijloc familiar și comod, rapid și superficial: avionul. Am înţeles mult mai puţine lucruri ale cotidianului, expediţia s-a convertit în turism, cunoașterea în imagazinare de imagini. N-am avut răgaz să ajung la gândurile marilor poeţi ai raţiunii care au descoperit câteva din mecanismele universului și pentru a înţelege cât decât o parte din Răsărit, a trebuit să mă întorc de câteva ori la Moscova.

Acum mă înconjoară Mediterana, am în babord Africa, în tribord Europa, deasupra sunt aștrii care au influenţat câteva culturi gigantice, *Mircea* taie cu etrava mătasea indigo, lăsând în urmă fastuoase falduri albe și îmi spun că această aven tură a cunoașterii, care va atinge trei continente, este, paradoxal, aceea care va plonja cel mai adânc în mine însumi. Am de pe acum certitudinea că numărul de mile înregistrat pe loch, va sta într-un raport direct cu explorarea cât de cât obiectivă a teritoriului meu interior și că, spre deosebire de brava mea „R. 10-M”, care îmi aducea cu fiecare kilometru parcurs un spor de cunoaștere exactă, nuanţată, pitorească și concretă.

Mircea îmi va aduce o altfel de cunoaștere, al cărui teritoriu și conţinut nu-l pot încă defini.

Luna dă mării aspect de fantasmă. Bănuiesc, la ora aceasta când Aldebaran, alfa din Taurul, își urmează migraţia pe boltă, că acest îndelungat periplu marin va schimba ceva în raporturile mele uzuale cu lumea. Deocamdată mă simt bântuit de legea gravitaţiei universale, exprimată foarte clar de Newton:

„Două corpuri din univers se atrag cu o forţă direct proporţională cu produsul maselor și invers proporţională cu pătratul distanţei dintre ele".

În raportul meu cu Aldebaran, legea lui Newton devine un eufemism. Newton l-a confirmat pe Kepler, Kepler a fost o vreme astronomul favorit al lui Rudolf II de Habsburg, asasinul indirect al Viteazului, tipul mi-e radical antipatic, un psihopat bolnav de spaime viscerale, i-am văzut chipul imortalizat în bronz la catedrala Hradului și oricum, nu pot face toate carturile acestei nopţi, chiar dacă luna este singurul corp natural care se învârtește în jurul Terrei și influenţează atât de direct fluxurile, refluxurile, starea mea interioară, sensibilitatea poeţilor și a femeilor. Deci, la culcare. Nu înainte ca ofiţerul de cart, rangul 3 Pușcașiu Stoica, inginerul meteo, să-mi explice pe larg și în amănunt în ce constă asigurarea meteo a navei în marș. Adică un fototelegraf care recepţionează în facsimil hărţile meteo. Aceste hărţi meteo se trans mit de la anumite centre aflate la uscat, având timpul real la orele convenite și prevederi de timp pentru 24,36,48 și 72 de ore. Acest brav și inteligent aparat numit „Heilifax", compus dintr-un receptor, un adaptor și un aparat de teleimprimare, implantat în comandă pe peretele cabinei de veghe ţăcăne vesel și harta sinoptică este trasă ușor de ofiţerul cu asigurarea meteo, care o interpretează și întocmește buletinul meteo pentru uzul comandantului. Cobor în cabină. Bill doarme strângând în braţe puișorul adus de-acasă. Îmi reprim orice aluzie la ai mei. Sau, măcar încerc s-o fac. De fapt tertipul nu-mi reușește. Din clipa în care deschid „Jurnalul de bord", sunt iremediabil pierdut. Din foaia albă, lucioasă, se ridică șoaptele și glasurile copiilor, ori glasul Stelei, peste imaginea fas cinantă ia Mediteranei poleită de lună se suprapun imaginile rupestre ale Grădiște!, aud vântul susurând în lunca peste care a căzut o boare violet, culoarea preînmuguritului, pământul miroase a rădăcină și frunză putrezită, văzduhul are gust amărui de mugure și de lună, de Argeș și nisip ud, apoi se petrec acele meteomorfoze subtile prin care gestul devine voluptate și atunci îmi aduc aminte de întâlnirea cu Buonarroti în capela Medicis-ilor. A fost una din puţinele clipe ale vieţii mele când l-am atins pe Dumnezeu.

Luna poleiește Mediterana cu plăci fluide din aur verde de Emu. Clopotul navei bate cea dintâi oră a cartului de după miezul nopţii. Este timpul.

Marţi 9 Martie. Constanţa-Las Palmas. Combustibil 90%. Apă 82%. Alimente 120 zile. 07.12. Un avion militar de cercetare trece de mai multe ori peste navă la joasă înălţime. Nu-i văd însemnele din pricina soarelui. Suntem în purietul de 36°23 latitudine nordică și 17°04 longitudine estică. Ne apropiem de meridianul 0, după care vom trece în emisfera vestică a Terrei. 07.48. Se dă la posturile pentru

braţarea vergilor. Se braţează la semn, adică vergile perpendiculare pe arbori (de fapt pe axul longitudinal al navei) 08.00 Stopat mașinile.

Nava în derivă. Deci înghit pilula nemţească. Primul formidabil. Sunt jovial. Reiau fișele. Pagina 90 a manuscrisului este scrisă aproape în întregime. Ultimul rând:

„Ora 13.00. Colonelul Sachelarie ordonă să se sune „atacul”.

Deci suntem în 6 septembrie 1877. Trebuie să fac abstracţie de dulcele foșnet al apei lovind în babord, de soarele rece și vântul venit din Libia, mirosind a Africa și a deșert, trebuie să fac abstracţie de fascinatoria experienţă a prezentului și mă întorc în paralelele pline de nămol din faţa Griviţei 2, între dorobanţii batalionului 1 din regimentul 5. Trebuie să rezist tentaţiei de a-mi umple plămânii cu aerul salin, mirosind a iod și alge, pentru a mă îmbiba de mirosul mantăilor ostășești ude, duhnind a pământ și sudoare, trebuie să-mi șterg de pe retină albastrul-indigo văzut din hublou, pentru a lăsa loc luturilor și parapetelor, trebuie să aplic fără milă scalpelul pe orice tentaţie a simţurilor mele care ar îndrăzni spre altceva decât spre culorile, mirosurile, zgomotele și sentimentele zilei de 6 septembrie 1877. Ora 13.00. Scriu:

„Batalionul 1 din regimentul 15 dorobanţi străbate cei 150 metri până la șanţuri” și fac imprudenţa să-mi arunc privirea pe hublou. Văd, uluitor pentru mine, o dorsală neagră tăind apele uleioase, la câţiva metri de hublou. Ţâșnesc din fotoliu. Ies ca o trombă la pupa. Rechini. Cei dintâi rechini pe care-i văd. Sunt trei. Trec la câţiva metri, dorsala stă ţeapănă dea supra apei lăsând un siaj ușor, apoi se depărtează spre sud. Deci, spre Africa. Totul într-o mișcare lentă, uniformă, cu ceva im placabil și sinistru în ca Echipajul se urcă în arboradă. Se înverghează velele. Portavocile electrice ale șefilor de arbori umplu spaţiul sonor al navei. Înapoi la asaltul batalionului 1

din regimentul 15 dorobanţi. După masă cobor în cabina locotenenţilor majori. Navigatorul îmi face o discuţie largă despre principiile navigaţiei astronomice. Constat a nu știu câta oară că este tobă de carte. O carte asimilată organic, stratificată, care-i pune probleme de esenţă. Ziua este rece, luminoasă, se nină. 17.54. Se aprind luminile pentru navă nestăpână pe manevră. 18.50. Se termină lucrul în arboradă. Se face ordine pe punte. Se ordonă obturarea navei. Mașinile gata de marș. 18.55.

Se ordonă carturile de marș și de navigaţie la posturi. Se aprind luminile de marș. 20.00. Nava în marș.

Miercuri 10 martie. 06.48. Suntem între Sicilia și insula Gozo, apropiată de Malta. În tribord leagănul Mafiei, în ba bord arhipelagul maltez, vechiul sediu al ordinului Ospitalierilor Sfântului Ion de Ierusalim. Bălcescu a murit la Palermo. Garibaldi a luptat pentru Sicilia, aliaţii au debarcat în Sicilia venind din Africa; iar Malta a fost a islamului în 870, a lui Roger de Sicilia în 1090 (fabuloasa aventură normandă) apoi, la 1518 Carol Quintul a dăruit-o cavalerilor de Rhodos, alungaţi din insulă de turci. Luptători energici împotriva piraţilor barbarești, cavalerii de Malta

au plecat spada în faţa lui Napoleon în 1789. Cerul este cenușiu, pâclos. Hulă. Combustibil 880%. Apă 78%. În medie se consumă 5 tone de apă potabilă în 24 de ore. Enorm, îmi spun. Am atins meridianul de 14° est. Schimbăm de drum ţinând la compas 291°. La 07.00 mașina încet. Am două ore bune de lucru la manuscris. Marcel a făcut curat ca în fiecare zi, Bill a dispărut, în cabină este cald și confortabil.

Lucrez cu spor. Am o senzaţie tonică de echilibru și mulţumire.

Când întrerup o carte, încerc un sentiment intens de insatisfacţie. Întregul meu organism adaptat la lucru matematic distribuit pe orele de vârf ale curbei eficacităţii psihologice (intre 8 și 13) se dereglează și acest dereglaj mă face să sufăr. 08.35.

Sunt la comandă. Copiez jurnalul de bord. Am depășit insula Gozo. Undeva, spre sud. Coasta tunisiană. În tribord, Sicilia.

Valurile tivesc orizontul cu spumă albă. Urmăresc drumul trasat pe hartă de creionul navigatorului. Îmi aduc aminte de notaţiile lui Thor Heyerdahl în legătură cu hărţile, aceste mari coli de hârtie inerte, în care coastele sunt trase cu negru, coli colorate palid, pământul și apa având aceeași constituţie de pastă vegetală scorţoasă, hărţi care de fapt nu spun nimic despre acest imens lichid albastru-indigo tivit cu spumă albă, sau mai corect spunând totul despre el în cifre exacte, ignoră conţinutul lui fabulos de viaţă și neprevăzut. Măsor distanţele la coasta africană. Vom dubla capul Bon al peninsulei tunisiene la 15 mile, vom trece prin Skerki Channel lăsând golful Tunis în babord și vom naviga paralel cu coasta africană la o distanţă de 30 mile marine. Astăzi vom dansa, Spuma albă ne-o preves tește. Mă întorc la cabină și dorobanţi. 10.05. Glasul ofiţerului cu manevra velelor anunţă pregătirea pentru lucru în arboradă. 10.30. Mă urc pe punte să văd cea dintâi manevră a velelor. 11.20. Nu se întâmplă nimic. Mă întorc la masa de lucru.

Mașina merge la încet. Cerul atârnă lăţos și sumbru. Creasta valurilor poartă pe sub hublou bucăţi de scândură pline de alge și crustacei. Aud în difuzor ordinul de a se înverga vela strai randă. Peniţa scârţâie familiar. Biroul se mișcă într-un ruliu ușor. Călimara este când ici, când dincolo, silindu-mă s-o fixez între „Larousse" și „Istoria descoperirilor geografice".

Nava scârţâie, mobilierul scârţâie, chiuveta gâlgâie și bolborosește, valurile izbesc coca, o fac leneș, sunetul lor în interior este aproape plăcut. Într-un cuvânt timp excelent pentru a mă bucura de căldura caloriferului și confortul cabinei. Trece un petrolier cenușiu. Spuma valurilor despicate de etravă îi atinge copastia. Simt cum mușchii mei abdominali și cei dorsali acţionează automat pentru a-mi păstra echilibrul corpului. Probabil din această pricină am făcut la ei, în chip cu totul sur prinzător, febră musculară. Desigur, în noaptea cu ruliu.

Ciocănitul de rigoare. Figura surâzătoare a lui Anthal: „Poftiţi la masă mă rog frumos". Micul ceremonial cotidian. Spălatul pe mâini. Aranjatul ţinutei. Vin la salon radios. În sfârșit, după șase zile de la plecare, mi-am intrat în ritm. Ritualul prânzului, cu noi așezaţi în fotolii, așteptarea comandantului, aburii îmbietori ai ciorbei, chinina care să ne apere de malariile zonelor tropicale, apoi cineva aduce în discuţie „Triunghiul Morţii", pe care, vrem sau nu, îl străbatem de trei ori.

Că este în drumul nostru, știam. Dar că ne vom foi în apele lui de trei ori, nu. Citisem și desigur… fișasem o mulţime de amănunte despre acest „Triunghi al Bermudelor”, strânsesem tăieturi din ziare care anunţau fie opinii ale savanţilor, fie întâmplări misterioase, dar de știut exact, nu știam nimic, visul meu de navigator pe ambarcaţie cu vele neajungând până aici.

Comandantul navei, jovial, aduce revistele în care se vorbește pe larg de „Triunghi”. Rămân cu comandantul marșului și doctorul Grigorescu să citim, să discutăm și să presupunem.

Deocamdată suntem la câteva mii de mile depărtare de acest loc rău famat al globului și lucrurile pot fi privite cu un ușor aer de incredulitate și superioritate… Triunghiul Morţii”. Să fim serioși. 15.25. Se execută exerciţii de urcare în arboradă.

16.02. Începe manevra de întindere a velelor. 16.25. Stopat mașina. Început navigaţia cu vele. 16.50. Terminat manevra de întinderea velelor. S-au întins velele gabieri, trinca, vela mare, focul nr. 4 și vela strai mare de furtună. Vânt de mare larg cu 6 metri pe secundă. Vergile braţate la semn.

Mircea devine el însuși. O metamorfoză profundă se pe trece în viaţa navei. Navigam cu o viteză doar de 3 noduri, dar navigaţia dură, mecanică, se transformă în lunecare silenţioasă, devine plutire de basm. Totul a început cu ultima un care a echipajului în arborada peste care se târăsc burţile lăţoase ale norilor. Elevii caporali urcă încet, dar hotărât. De pășesc fiecare grija, depășindu-se, pentru că fiecare pas în sus pe sarturi îi depărtează de punte și raporturile lor cu lumea încep să se schimbe în mod ciudat și fundamental. Indiferent cât reprezintă *Mircea,* ca suprafaţă în raport de suprafaţa mării, puntea lui constituie universul nostru, teritoriul material pe care vieţuim, pe care existenţa este posibilă, care ne asigură securitatea și continuitatea într-o lume a altor vieţuitoare, într-un biotop străin omului și în ultimă instanţă, ostil.

De pe acest „punct tare” în veșnică mișcare, elevii caporali și trupa în termen încalecă copastia și încep să urce în văzduh, pe niște scări ușor înclinate spre linia longitudinală a navei.

Aceste scări sunt constituite din parâmele de oţel care ancorează catargele în cele două borduri, se numesc sarturi, iar treptele lor, făcute din parâmă vegetală, se numesc grijele. Deci elevii caporali urcă pe aceste scări, ajung la gabie, cei care au rol la vergile superioare escaladează gabia, continuându-și urcușul spre vergile respective. Nava rămâne sub ei, marea se deschide sub tălpile lor de cum au trecut pe ţapapii, parâmele metalice prinse sub vergi, catargele se clatină, ver gile de metal se clatină, nava se clatină, orizontul se clatină, firmamentul se clatină, marea se clatină, amplitudinea mișcărilor acestora legănătoare este cu atât mai mare cu cât ei se află mai sus, spre vergile superioare și trebuie să le recunoaștem acestor băieţi, pe lângă temeritate, o anumită doză de detașare și poezie, temeritate, detașare și poezie care-i izolează într-un tot omogen acolo sus, pe vergile lor legănătoare, în vântul rece și tăios care le îngheaţă degetele cu care trebuie să dezlege sacheţii uzi, îmbibaţi de granule de sare. Comandantul marșului este pe punte, în manta, cu fularul din mătase albă la gât, discret, atent la ce se întâmplă

acolo sus, la tălpile care împing ţapapiile spre înapoi cu un uşor tremur de nesiguranţă, la asigurarea prin centurile de siguranţă. Ofiţerul cu manevra velelor domină puntea cu comenzile date prin staţia de amplificare:

— Nu uitaţi: siguranţa are întâietate asupra iuţelei de lucru. Repet regula fundamentală a lucrului în arboradă: O mână pentru navă, cealaltă pentru tine!

De ce nu mi-aș mărturisi emoţia?… Echipajul este grupat la baza vergilor, lângă catarge. Gabierii sunt la posturile lor de supraveghere în gabii și crucete. Marea este plină până sub orizont de valuri tivite cu spumă albă. Șefii de arbori sunt lângă arbori cu ochii la elevii pe care i-au instruit. Este un moment care finalizează o etapă, dar un moment solemn, de o sobră ţinută militară. Nimeni nu-și abandonează postul.

Greţurile, vertijele, senzaţia imposibilă a spânzurării oscilante deasupra punţii sunt învinse. Răsună ferm, metalizată și un placabilă comanda:

— Dezlegaţi!

Echipajul se desfășoară spre vârfurile vergilor. Începe acea acrobaţie de înaltă clasă, când lunecându-și tălpile pe ţapapii, marinarii se răzleţesc pe vergi, dezleagă sacheţii și-i ţin la mână. Marinarii numărul 1 supraveghează dezlegarea ve lei, pe întreaga lungime a vergilor. Lată-i semnalizând șefilor de arbore că operaţiunea s-a terminat. Șefii de arbori raportează prin porta voci le electrice:

— Gata prova!

— Gata pupa!

— Velele inferioare și gabierii: Desfășuraţi!

Marinarii desfășoară velele, se strâng spre catarg și coboară, ocupându-și locul „la front pe vergi”.

— Desfășuraţi!

Cei rămași la velele superioare desfășoară și coboară.

Din nou vocea metalizată:

— Pentru întinderea velelor: la scote, mure și fungi!

— Mola strângătorii!

Tropăit pe punte. Echipajul trece la posturile pentru întinderea velelor. Manevrele se înlănţuie firesc și viguros. Plonjăm în plin secol al XVIII-lea.

— Gata de tras!

Se aude raportul scurt al celor de la manevră: – vela maro gata de tras!… gabierul gata de tras!…

— Întindeţi scotele gabierilor!

Se trage zdravăn la scote. În ritm, armonios, cu forţă, rapid. Suntem pe nava școală a marinei noastre militare, în plin proces de instrucţie marinărească. Aici se sudează un echipaj. Se formează o mentalitate. Se implantează habitudini. De la șmotrul punţilor și compartimentelor, la urcatul în arboradă, de la calculul de trigonometrie sferică, la iniţierea în electronică, de la balistica rachetelor la oceanografie și istorie, acești tineri se câștigă pe ei într-o școală unică, de o aspră și bărbătească vocaţie… Delfinii! Rachete maronii spintecând valurile cu o voluptate manifestă. Mirc*ea și*-a schimbat condiţia. Plutește lin, marea și vântul îl

încorporează firesc în circuitul lor uriaș, nava devine o particulă a acestui univers, forţele care se exercită pe vele îl integrează dinamicei naturii, navigaţia devine încântare și poezie. Acum spectacolul dat de delfini. Pentru că acești ţipi cu mutre volubil hidrodinamice, simt nevoia să fie priviţi și aplaudaţi. Înconjoară nava, taie prova și când ne văd plecaţi peste balustrade, își încep reprezentaţia. Salturi acrobatice care se termină într-un jet de stropi dublat sonor de plescăitul trupului dolofan, volte, viraje tăiate în formaţie de patru, totul cu o viteză uluitoare, toate cu o graţie desăvârșită, totul în siajul apei despicate și într-o magmă de sunete ciudate, de comunicări cvasitelegrafice, tre ceri la suprafaţă ca să ne vadă și să-i vedem, o turmă de fiinţe vesele și pline de umor care dintr-odată dispar în salturi prelungi spre sud-est. Dincolo de entuziasmul lăsat de spectacol, îmi reamintesc una din observaţiile dascălului meu în ale marinăritului, Cri (î stoian; din direcţia din care fug delfinii și marsuinii, vine furtună. Delfinii au trecut grăbiţi, din vest-nord-vest, spre sud-sud-est. Să vedem. 17.10. Trece o navă auxiliară a S.U.A. Probabil aparţinând Flotei a 7-a. Severă. Cenușie. Masivă. Trec spre toate direcţiile nave comerciale. Paralel cu noi. Dar în sens invers, un cargo vest-german cu toată puntea plină de autocamioane „Mercedes", ama rate cu cabluri. Văd prin binoclu ecusonul fabricii de pe masca radiatorului și stropii de apă care ţâșnesc de sub otravă până la înălţimea copastiei. Am senzaţia că întreaga atmosferă este suprasaturată de pulbere lichidă, plutind în straturi dense între suprafaţa striată a mării și burţile cenușii ale norilor. Am descifrat în mare, ansamblul manevrelor prin care se ridică velele. Adică ceva din esenţialul vieţii la bord. Acel esenţial de la care iradiază gestul cotidian și semnificaţia lui. Acel esenţial care aglutinează starea morală, o determină, după cum determină și conturează profilul echipajului, manevra cu vele fiind o treabă de echipă, cu un pronunţat spirit de emulaţie sportivă între tinerii care lucrează la cei trei arbori ai navei.

Deci o aliniere la start, care se execută la ordinul: „la posturile pentru întinderea velelor! Apelul! Raportul!" Fie care arbore, deci fiecare catarg este înconjurat de cei care-l slujesc, aliniaţi la front, pe vergi. Adică, întregul se dirijează pe echipele care răspund de manevra fiecărei vergi în parte.

Urmează al doilea timp al manevrei, urcarea în arboradă, care se face de obicei când nava nu este prea mult canarisită într-un bord, prin ambele borduri. Cei dintâi urcă gabierii care rămân la crucete și gabii, militari care au obligaţia să supravegheze funcţionarea a tot ce mișcă, rulează, întinde și strânge pe ar borele și vergile respective. După gabieri urcă armamentele, adică echipele vergilor superioare, urmate de armamentele vergilor inferioare. Urcate în arboradă, armamentele se alinie la baza vergilor, de-o parte și alta a catargului. De aici se des fășoară pe vergi, dezleagă sacheţii care ţin velele legate pe vergă și aruncă vela spre în faţă. Urmează coborârea din arboradă, în sens invers urcării, armamentele velelor inferioare, cele ale velelor superioare în ordinea etajării lor de jos în sus, apoi gabierii care au desfășurat aici un colţ de velă dincolo, au întins sau descurcat o manevră curentă.

Din nou o aliniere la baza catargelor. Apoi trecerea la manevrele curente, scote,

mure și fungi care întind velele inferioare, ridică vergile mobile și întind velele superioare și ve lele strai, care orientează vergile „le braţează” funcţie de direcţia vântului și drumul navei, stabilindu-i „alura”.

În final, ordinul care încheie întreaga manevră „faceţi ordine pe punte și în arboradă”! Din nou tropăitul armamentelor care întăresc braţele, murele și scotele, care strâng toate aceste manevre curente, adică parâmele care pot fi trase sau filate, deci mobile și le așează în colaci ovoidali, perfecţi, pe marionete și caviliere. Desigur operaţiunea este încifrată în terminologici de bord, unică în limba curentă și exterioară ei, așa că cel care-o aude neavizat este pur și simplu pus în faţa unui rebus, pentru că, niciun act asemănător care s-ar putea petrece și pe pământ ferm, nu se numește aici, cum se numește pe mare. Dar fiind pe mare și zestrea aceasta de limbaj încifrat odată stăpânită, viaţa aparent absurdă abordu lui își dezvăluie toată uimitoarea ei raţionalitate. Raţionaltate și eficienţă duse până la cel mai neînsemnat în aparenţă amănunt, până la rezolvarea a *n* variante din *n* posibile, variante care se adresează deopotrivă navigaţiei, vieţii de bord, abandonului navei și încă altora, ori combinaţiilor tuturor acestora în alte *n* variante posibile. Oamenii aceștia trăiesc conform ritualului navelor cu vele și ar fi cu totul absurd să vedem doar jocul delfinilor pierzându-se sub orizontul împâclit și ameninţător. Marea de un albastru dens. Cineva aruncă câteva felii de pâine în apă. Nu se știe de unde apare un pescăruș care execută un picaj spectaculos asupra cinei neașteptate. Ce l-a atras? Zgomotul făcut la impactul cu apa? Cum l-a deosebit de cel al valului de etravă? A văzut? Unde era? Mister. Cobor la cabină să-mi fac lecţia de navigaţie astronomică. Primesc vizita navigatorului și șefului mecanic. Îi tratez cu rachiu de ienupăr. O băutură care-ţi oxigenează creierul. Bobi, șeful mecanic, tot locotenent major, foarte înalt, providenţialul medic al aparatului meu de fotografiat, are un fel de timiditate agresivă și explozivă, paie mereu amorsat la un fitil gata să fie aprins și neapărat ceva din echipamentul lui trebuie să protesteze la legea echilibrului bilateral. Lenţii majori (abreviere folosită în secret de elevii caporali) sunt veseli, neconformiști și-mi aduc în cabină spiritul generaţiei lor. 17.25. Se dă la posturile pentru strângerea velelor. Peste mare se târăsc piele opace, cenușii. Echipajul își reîncepe baletul lui pe vergi, având obligaţia să strângă velele umede, să le plieze pe vergi și lege zdravăn în sacheţi. Ordinele șefilor de manevră umplu din nou universul sonor al navei. Încep lectura la „Marea crudă” una din cărţile despre care toţi ai bordului vorbesc cu respect. 18.35. Urc pe comandă să-mi completez jurnalul de bord. Încep să recunosc scrisul ofiţerilor de cart. Navigam cu motor. S-a terminat manevra de strângerea velelor și…fuga delfinilor confirmă mai repede decât mă așteptam, observaţia dascălului meu în ale marinăritului. La 18.45 începem să rulăm, cu benzi de 8°-10°, valurile vin din direcţia din care-au fugit delfinii și la 19.20 plouă puternic, în averse reci, iar vizibilitatea scade sub 3 mile. O negură joasă atârnă deasupra Mediteranei. 21.00. Stau la comandă să văd farul de pe insula di Pantelleria. Maistrul de la radar învaţă pentru un examen de specialitate. Voinic, cu părul creţ, ochi verzi deschiși, circumspect cu un civil care-și vâră nasul peste tot, îmi răspunde monosilabic, atunci când îl rog să-mi explice funcţionarea aparaturii

radar. Băiat bun. Îmi spun, vigilent și cu tragere de inimă centru meserie. 21.35. Înclinometrul ne indică benzi de 13°. Este o mică perversitate de lup de mare blazat să constat înclinarea alternativă a navei, când într-un bord, când în altul, după aparat, când fac eforturi discrete să-mi văd de treabă și să rămân la verticală. Prea m-au bântuit furtunile echinocţiale descrise atât de terestru de Victor Hugo, să nu-mi doresc una zdravănă și prea mi-am dorit-o parșiv, în secret, ca ea să mă ocolească. Să văd și eu cum este, mi-am zis încă din noaptea cu i uliul acela blestemat și uite că începe să fie cu benzi de 13° și desigur cu tot tacâmul acompaniamentului sonor: scripeţi care scârţâie, valuri care bubuie în cocă, ţiuitul prelung al arboradei și… stupoare, o namilă sumbră, care ne taie prova, venind dinspre Italia și scurgându-se spre Africa. Este chemat comandantul care reduce mașina, ordonă banda dreapta, timonierul repetă: banda dreapta, timona electrică ţăcăne rapid peste ploţii de bronz și evităm namila prin pupa. Nicio mișcare la nava care ne-a tăiat prova. Marea se populează din nou.

Avem alte două nave în prova tribord. 21.37. Văd foarte bine farul cu sclipiri al insulei Pantelleria. Îl văd și numai referinţa la acel impuls luminos, abia depășind orizontul, îmi dă senzaţia izolării și a imensităţii mării. Acolo, undeva într-un spaţiu nedefinit există un petec de pământ; reprezentarea lui materială îmi scapă, dunga ondulată și neagră a orizontului pendulează, totul se mișcă, valurile, nava, întunerecul, spuma, și acolo, la orizont, există un punct de lumină care percutează obscuritatea sonoră și singurătatea sonoră a nopţii, indicând pământul și viaţa adevărată, viaţa cea de toate zilele, cu toate ale ei cunoscute încă din copilărie. De jur împrejur valuri. Noapte umedă. Fascinant jocul bompresului, când ridicându-se vibrând peste orizont, când plonjând sub el. Puntea înclinată și umedă face mersul nesigur. Spuma valurilor curge foșnind pe lângă *Mircea.* Cobor la cabină. Furtuna se presimte în aer, în val, în vânt.

Joi 11 martie. Nu știu exact la care ceas al nopţii și nici nu se poate să fi sosit la un anume ceas, pentru că mesagerii și i-a trimis încă de ieri, furtuna s-a instalat în această parte a Mediteranei. Vântul bate din nord, cu 13 metri pe secundă, ceea ce înseamnă ceva. La 02.30. Se execută un control de rutină pe navă și nu se constată nimic deosebit. La noi asta înseamnă că cu dorm vigilent și aud când se deschide ușa cabinei. Văd pata de lumină pe mocheta roșie, îl văd pe Bill dormind cu puișorul de pernă în braţe, spun „obturatoarele sunt închise", aud un „scuzaţi", apoi valurile, apoi tânguiala arboradei și cad din nou în somnul acela ciudat când cineva foarte pervers și dușmănos și-a pus în minte să te zgâlţâie până-ţi dislocă măruntaiele. 03.12. Desigur dorm, dar navigatorul și ofiţerul de cart stabilesc punctul navei cu două relevmente succesive la farul Bone, dincolo de care găsesc pe hartă vechiul port algerian Annaba, fixând punctul navei pe latitudinea de 37°15 nord și longitudinea de 11°17 est. Se pare că pot dormi și pe mare rea. Când soneria îmi sfredelește creierul și trec să-mi execut programul de dimineaţă, lucrurile se complică. Chiuveta gârâie și bolborosește. La înclinări brușe se umple cu un lichid insalubru și urât mirositor, care ne întoarce măruntaiele pe dos. Cel

dintâi drept de câștigat, este acela de a putea sta în picioare. Podeaua cabinei oscilează îngrijorător.

Tot ce nu este amarat fuge, glisează, alunecă, se răstoarnă. Se aude vacarmul veselei de la bucătărie și popotă. Îmi fac patul ţinându-mă de cușetă. Dansez ridicol până la chiuvetă. Bill și-a pus puișorul în cap, dând cu tifla soneriei.

Ajuns aici, îmi proptesc un genunchi sub chiuvetă, stabilind un punct de sprijin, de unde pornesc atacul. Ușa cu oglindă a dulăpiorului toaletă este gata să fie smulsă din ţâţâni. Operaţia de fixare a lamei în mașina de bărbierit devine o problemă.

Zoaiele de pe tubulatură izbucnesc în chiuvetă. Săpunitul, apoi rasul, se efectuează în etape, cu mișcări sacadate, scurte, ceea ce nu mă împiedică să mă crestez fără menajamente. Constat că am o mutră pământie, e adevărat, – culoarea îmi dă o tentă abisal-onirică, o patină care înnobilează, dar preferam culoarea rupestră. Bill emite panseuri. În general legate de asistenţii universitari imbecili, care în loc să-și vadă de doctorat, nevastă și fetiţă, bat mările aiurea și nu ca toţi oamenii pe nave adevărate, ci pe veliere care-ţi scot sufletul. Îi spun că știu un tip nu mai puţin imbecil, care în loc să etc. Etc. S-a autopedepsit și că, de fapt, asistentul universitar pe care-l știm amândoi și tipul pe care-l cunoaștem amândoi, fac parte dintr-o sectă infamă de autoflagelatori, sectă care trebuie demascată public și trimisă la eșafod. Între timp mă crestez la gât, conţinutul dulăpiorului toaletă se deversează sonor, fotoliul mă izbește în fluierul piciorului drept și-i spun lui Bill că plătim toate păcatele noastre săvârșite cu voie, ori fără voie și că. Oricum avem asigurat un loc de-a dreapta Tatălui, ceea ce pare să-l mobilizeze pe profesor și în același timp să-l împingă spre introspecţie. Curăţatul aparatului de ras, un rebus legănător. Echiparea, ceva ce ţine de comedia bufă. Fugi după cracul pantalonului, un „jeans” autohton încăpăţânat până la bestialitate, agaţă-te de ceva fix. Nenorociţii de gabieri se pitesc sub birou. Perdelele te flagelează, Bill monologhează, apare Marcelino înarmat cu o lavetă, verde și cu trăsăturile descompuse, pe cursivă se aude glasul lui nea Ivan care-i macerează însufleţitor pe elevii caporali ieșiţi la sectoarele de curăţenie; iar Bill se jură că va veni de hac chiuvetei, chiar dacă pentru asta va trebui se demoleze. Îmi îmbrac scurta de piele blănită și ies pe dunetă. Mare de gradul 6 îmi spune ofiţerul de cart. Până la 12, mai avem, îmi zic autoconsolator, încercând să-mi păstrez echilibrul și cu el. Demnitatea. Peisajul marin este de-a dreptul sâcâitor. Mediterana scoate sub chilă niște văi din apă verde-albăstrie, cu pereţii vibrând înspumat, crestele valurilor se ciocnesc pulverizând în aerul cenușiu o pulbere lichidă și sărată, unde a fost creastă se cască o falie tălăzuitoare, unde a fost falie năvălește un val, pupa cade între două valuri plescăind și atunci bompresul se înfige în norii câlţoși, dându-ţi impresia că *Mircea* este gata să decoleze, ca după o clipă bompresul să pice spre adâncuri și pupa să se salte pe val, toată această mișcare dezmăţată în vuietul valurilor, în bubuitul maselor de apă izbind coca. În aulitul arboradei și-n scrășnetul metalic, de mecanism care râșnește în gol, pe care-l face elicea când iese din apă. Oricât de bine au fost întinse fungile, balansinele și scotele, umezeala le-a făcut

burţi şi vântul le bălăngăne deasupra punţilor. Apoi este jocul catargelor, amplu şi îngrijorător, măturând cerul cu amplitudini mari şi vibrante. Toată nava vibrează. Valurile vin din tribord. Aruncă apă pe puntea centru şi dunetă. Jumătatea din tribord a acestei punţi este udă. S-au întins, „ţinte bine", un sistem de parâme vegetale, ca un ring de box, de care te agăţi la benzile de 15 – 20 de grade pe care le ia nava.

Mă izbeşte un ciudat miros acid; de sucuri gastrice revoltate. Cobor scara metalică la puntea centru prin babord, adică prin bordul de sub vânt, asta nu înseamnă că un val nu mă murează, retraversez puntea în bordul tribord şi văd câteva perechi de tălpi tip „gabier" nemişcate, apoi trupurile vlăguite ale unor elevi caporali întinse direct pe lemnul punţii, altele pe nişte vele, altele pe colaci de parâme, mulţi „dau la peşte" întinşi deasupra gurilor de canale. Îmi iau stomacul în dinţi şi cobor în cazarma elevilor cu o senzaţie stranie de paralizie a creierului mic. Se zace şi vomită. Miros greu. Mă pocneşte un rău de mare greţos, pedepsindu-mi indiscreţia. Îl văd pe atleticul Dragoş suferind la orizontală, verde şi indi ferent la lumea din jur. Ies la aer. Ies în aerul salin şi iodat, plin de pulbere de apă, care mă reconfortează. Stau pe dunetă tot cartul de la 08.00 la 12.00. Trece prin babord, cu benzi mari, scoţând jerbe de spumă de sub etravă, o prea frumoasă şi albă navă japoneză. Citesc prin binoclu: *„Yocuda".* Comandantul navei face punctul de criză al bolii cu oare plecase de la Constanţa. Majoritatea celor întâlniţi au culori triste: pământiu, verde putred, cenuşiu. Evident, viteza vântului este în creştere. În plus, vântul bate în rafale. Una mai capricioasă smulge boneta timonierului de cart, soldatul Zodilă Alexandru, i-o aruncă în mare şi faptul se consemnează în jurnalul de bord, pentru ca boneta să poată fi scăzută din scripte, conform regulamentului. Soldatul Zodilă e slăbuţ, imberb şi îşi execută carturile tăcând copilăreşte. Împreună cu Bill hotărâm că este cazul să ne menajăm aparatul digestiv. Suntem în admiraţia celor pioşi şi austeri. Deci, dejunăm în cabină şi la orizontală, molfăind coajă de pâine, asezonată cu compot de pere.

Doctorul Şăeşan este în alertă. Doi dintre elevii caporali au făcut forme mai grave ale răului de mare. Alţii trebuie trataţi cu injecţii. Marele maestru al protocolului culinar bucă ţarul Tudor Radu şi-a amarat crătiţele, cu saulă. Demonul curiozităţii mă saltă de pe cuşetă. Mi-e rău, le este şi altora rău şi vreau să văd cum arată nava pe mare rea de gradul 6 (aproximaţia ofiţerului de cart). Întâi să vedem ce zice tabelul cu scara Beaufort pentru forţa vântului şi starea mării.

Forţa vântului în scara Beaufort: 6. Denumirea: Briză puternică, vânt tare. Viteza m/s: 10,6 – 13.

Manifestarea: Vântul fluieră în sarturi, se aude în cabine. Mişcă arborii mici. Gradul de agitaţie a mării: 5. Aspectul suprafeţei mării: se formează valuri mari; berbecii acoperă toată marea, apa pulverizată este răspândită parţial în aer.

Înălţimea valurilor medii: 2 – 2,6 m.

Nu prea sunt de acord cu ultimul punct al domnului Beaufort, cred că valurile sunt între 3 şi 3,5 m, dar asta nu are nicio importanţă. Cel mai tăcut şi timid ospătar este soldatul Rogozeanu Ştefan. Bucureştean, tatăl tehnician la APACA;

mama, muncitoare, a făcut o școală de alimentaţie publică; În civilie, ospătar la restaurantul „Bucur", este în cel dintâi marș și, desigur, e chinuit dramatic de răul de mare. Zace la popotă, în vreme ce Anthal evoluează rapid între bucătărie și salon. La prova, unde se gătesc zilnic 450 de porţii, se frământă și coc tot zilnic 130 de pâini, s-a trecut la gătitul în cazanele cu aburi; cazane din inox, etanșe, prevăzute cu rezistenţe electrice care încălzesc apa până la punctul de fierbere.

La posturile lor, soldaţii Maxim Aurel, băcăoan. Nu înţelege cum devine cazul cu răul de mare, lucrează zilnic 9 – 10 ore împreună cu soldatul Șapera Dumitru, constănţean. Când unul pregătește prânzul, celălalt pregătește masa de dimineaţa și cea de seară. Maxim a fost cu *Mircea* la Sevastopol, îi plac cărţile de aventuri, visează să ajungă bucătar la „Șura Dacilor" în Poiana Brașov. Aici la prova loviturile valurilor se aud mai distinct; iar mirosul de bucătărie te predispune la melancolie. Mai sunt doi brutari. Un sculer-matriţer din Cârcălia-Tulcea, cu școala profesională făcută la „Electromagnetica" în București, soldatul Masalschi Vasile, care vrând neapărat să ajungă pe *Mircea,* s-a specializat, făcându-se brutar.

Lucrează și în arboradă, are rol la vela strai randă și este secondat de soldatul Cotaru Gheorghe din Luncaviţa-Tulcea, brutar la el în comună, cu școala profesională făcută la Sibiu. Cotaru îmi vorbește de muzeul Brukenthal, de Șelimber, de Cisnădie, face consideraţii pe marginea armamentelor văzute la muzeu, a intrat voluntar în armată în 1974 și este un tip umblat, a fost cu *Mircea* la Amsterdam, aici a făcut parte din armamentul bărcii Nr. 1, care a participat la marele concurs internaţional plasându-se pe locul doi. Toţi ceilalţi concurenţi având bărci ușoare din plastic, a noastră, perfect tradiţională și bucurându-se de faima de a fi cea mai grea din concurs. Dintre toate orașele vizitate, cel mai mult i-a plăcut Parisul. Dintre toate primirile, l-a impresionat cea făcută la Amsterdam. În 1975 a avut rol de gabier la arborele centru. Dar Palermo?… Tatăl invalid de război. El în drum spre Canare și cele două Americi, pe velierul marinei românești. Se scoală la ora 02. Plămădește. Frământă aluatul în malaxorul electric, lasă pâinile să crească și pune la cuptor 65 de pâini. Masalschi reia operaţia pentru alte 65 de plini. Cuptorul lui *Mircea* consumă 5 saci de făină în 4 zile. Cotaru are acasă patru fraţi însuraţi și patru surori măritate.

— Și tu?

Râde. Peste câteva zile vom fi la Las Palmas, via Gibraltar. Când mă întorc în cabină miroase salubru a apă tare. Bill face mutră de vrăjitor. Bravul vitalist Papa, soldatul Papa, își strânge sculele. Chiuveta a fost tratată cu apă tare.

În intenţia de a se curăţa tubulatura; orificiul ei de aerisire a fost obturat cu plasture lipit în dublu exemplar, dopul pus și… gata; 18.08. Valurile din tribord îl obligă pe comandant să schimbe de drum. Se ia drum adevărat – 266°. Viteza navei 7,5 noduri. 22.00. Viteza vântului în creștere. Vântul în rafale. Marea, văzută noaptea, arată urât de tot. Acasă miroase a mugure crud. Constat că la prova s-a întâmplat ceva. Ceva ce ţine de secretul reacţiilor și relaţiilor dintre bărbaţii soli citaţi la situaţia limită. Prevăzusem asta. Mai corect, așteptam să se întâmple. Adică, așteptam ca toţi acești băieţi îmbrăcaţi în uniforme, rodaţi de programul comun al

unui institut militar de învăţământ superior, provenind din subunităţi deosebite, din medii deosebite, cu educaţii deosebite, să devină „echipaj". Fenomenul nu este specific numai acestor tineri, rupţi de lumea lor, reconstituind o altă lume în limitele bordului, el aparţine tuturor profesiunilor; dar aici și în aviaţie este mai clar, mai distinct, mai explicit.

S-a întâmplat ceva la prova. Asta, după acel ceva întâmplat la Constanţa, când noi toţi ne-am stăpânit și ne-am închis în noi înșine. Când o mamă săruta în neștire mâna copilului ei în uniformă. Când atâtea dintre cele investite cu dragoste în învoirile de duminică nu veniseră la cheu și ei, cei care le așteptaseră cu gustul buzelor lor pe buzele arse de vântul salin, plânseseră în ei, acolo pe teugă. Elevul caporal B. De la maiștri suferă atroce. Îl are lângă el, mai aproape decât un frate, pe elevul caporal Oprea Virgiliu. Sunt câţiva care rezistă. Acești câţiva aduc și strâng vesela. O spală și o aranjează. Întind hamacele și le strâng. Elevul caporal Vlad Gheorghe plutonul 3 punte, îndeplinește acum funcţie de veselar. Camarazii lui trebuie să mănânce, ca să poată rezista. Trece de la om la om. Insistă. Revine. Îi este și lui rău, dar și-l stăpânește. Fiecare îmbucătură este o victorie smulsă mării. Fiecare din ei, cu sau fără rău de mare, devin solidari cu destinul lor comun. Asta se întâmplă la prova. Restul nu este decât amănunt pitoresc. Castroanele glisând, ameţeala încuibată în creierul parcă deta șat de cutia craniană, diafragma lipită de esofag, senzaţia de prăbușire în gol, totul trece în plan secund. Se suferă solidar. O coajă de pâine vârâtă în mână de cel valid de alături, ori tot atât de suferind ca tine, înseamnă totul. De aici începe viaţa cealaltă, visată, acum reală, dură și exactă: viaţa de marinar. Și asta înseamnă viaţă de marinar. Ei o acceptă și această acceptare în care ricanează cu mai mult sau mai puţin umor, este cel dintâi pas spre acel ceva care mâine îi va face mari nari. Asta se întâmplă la prova, desigur cu mult mai multe amănunte de atmosferă, dar este ora 24.00 și ceasurile de la bord se dau înapoi cu o oră. Am intrat în fusul orar 0… Staţia radio a prins două semnale S.O.S. Unul provenind de la o navă germană (mă gândesc imediat la nava încărcată cu auto camioane „Mercedes") și altul de la un trauler francez care se scufundă în Biscaya. Nava germană a făcut o gaură de apă. Vântul se rotește spre vest. În 24 de ore Mirc*ea a p*arcurs cu motorul 197 de mile. Am trecut la 19 mile travers cap Bone, la aceeași distanţă de capul Blanc pe coasta tunisiană, la 18 Mm de insula de la Galite, două cocoașe muntoase ieșite distinct din valuri. Am schimbat de drum între Banc des Spiess și Banc des Mazarilles. Am cam încurcat succesiunea, dar ce importanţă are pe vremea asta?

Vineri 12 martie. Mă încăpăţânez să nu-mi iau pilula și să-mi văd de treabă după fusul orar precedent. Nu-mi place oportunismul cu care trebuie să mă adaptez de la un fus orar, la alt fus orar. Totuși, acest oportunism devine lege și asta mă face să turbez, cu toate că îmi dau seama de conservatorismul meu absurd. Păpușica lui Bill, dezmăţată, s-a despuiat azi noapte și ne arată impudic, fundul din cauciuc lucios. 06.20.

Vântul din vest cu 11 m/s. Avem coasta Algeriei în babord. Soare. Îţi trebuie un

șoc interior care să te urnească. Astăzi îmi continui munca la carte și explorările la prova. 08.01. La dracu. Pe hula asta „mașina stop” și rămânem în derivă. Senin. Mediterana cu valuri de culoarea oţelului abia răcit.

Copiez jurnalul de bord. Mă întorc la dorobanţi să scap de obsesiile acestei Mediterane occidentale, suprasaturată de filme de lung metraj în care mă implic cu dezinvoltură. Filme care încep cu Pytheas, navigatorul marsilian plecat spre Ultima Thule și se termină cu debarcarea Aliaţilor în Sicilia și pe Riviera. Atunci, cu Stela, ajunsesem la un fel de camping *„La roche belle”,* pe malul abrupt și stâncos al Mediteranei, intre Marsilia și Toulon, apa la chiuvetei curgea numai cât ţineai apăsat obturatorul, becul de la toaletă avea un dispozitiv care-l lăsa să ardă doar un minut, Mediterana era de un albastru pur concurând cerul, apoi a venit o noapte cu lună, lună imensă din argint chinezesc, abia agăţată deasupra pinilor maritimi în care foșnea mistralul, în golf era ancorată o navă de război de-a dreptul uriașă, pluteau arome de deșert, de alge și trandafiri, totul era numai vis și dragoste, în zilele celelalte am filat Coasta de Azur de la Toulon prin Hyeres, Saint-Tropez cu l’Annonciade, muzeul de artă modernă, vilele de vis, în grădini de vis, celebra jandarmerie și mai celebra plajă populată cu graţii de toate nuanţele. Frejus, catedrală din secolul XI-XIII, glacială, baptiseria secolul V, localitate devastată la 1959 de ruperea barajului Malpasset, Saint Raphael. Monument pe locul unde-au debarcat trupele franco-americane la 15 august 1944, Cannes, nebunia ambarcaţiilor de plăcere, palmieri, oameni lejeri, Antibes, invazie de flori.

Monaco, muzeul oceanografie, Menton, plajă din bolovani, mă radicalizez, umflu pneumatica și vâslesc pe o Mediterană de smalţ până la iahturile ancorate dezinvolt sub cerul transparent și fluid. Între Orléans și Tours văzusem castelele din valea Loirei. La Blois ne extaziaserăm discret în faţa aripii de nord, celebra scară cu motivul „salamandrei” armoria lui Francisc I (de fapt sunt trei castele în trei stiluri diferite), văzuserăm piatra druidică de sacrificii, refăcuserăm poveștile tragice ale dinastiei de Valois, participaserăm la intrigile Caterinei de Medicis, la celebra dramă a cărei victimă a fost Henric de Guise „le Balafre” asasinat aici, ca și mai târziu, fratele său Louis de Guise, cardinal de Lorrena (ce minune de tapiserie, ce grinzi pictate cu crinii Franţei, cât sânge scurs în porii dalelor în acest joc mortal de-a puterea, ce lambriserie, cât geniu pictat, sculptat, cioplit, nemurit), ascultaserăm povestea românească a lui Ronsard (are un bust acolo) și, spre stupefacţia noastră, profesorul de istorie care făcuse pe ghidul, s-a așezat la ușă, primind obolul vizitatorilor. A fost un moment de panică interioară. Un profesor de istorie. Jos se vedea Loira și aici regii Franţei își descoperiseră vocaţia grandorii. La „Galerie de Rohan” Paris-Louvre, se poartă pictura realistă, expozitivă, tematică și foarte mulţi pictori își descoperă contemporanii pictând asemenea lui Bruegel cel Bătrân, ori în maniera fiului său Bruegel d’Enfer; ca să nu spun că există o întoarcere în masă la cei mari dintre impresioniști. De fapt pentru aceștia ajunsesem la Arcachon și Pyla sur Mer, punctul cel mai vestic al croazierei noastre auto. Sunt invitat de doctorul Săeșan la infirmerie. Vechile mele leziuni și fracturi sunt deocamdată bine merci. De fapt Francisc I nu s-a ocupat numai de arhitectură,

războaie și turniruri spectaculoase. Prin 1543 încheie o alianţă cu turcii împotriva lui Carol Quintul (ce scandal) care-l aduce pe crâncenul Chaireddin Barbarossa la Marsilia și Toulon, cu întreaga lui flotă piraterească, vizită de curtoazie care-l va costa pe rege usturător și dureros de mult.

Doctorul Săeșan are figura impenetrabilă Nr. 1. Exerciţiul funcţiunii. Pe hula asta care-și trece valurile peste hublou — atunci infirmeria devine subit submarin – trebuie să fac 30 de genuflexiuni, după care mi se va lua pulsul și nu mai știu ce. Sunt puţintel ridicol, dar fac 30 de genuflexiuni regulamentare. Se pare că nu în vitalitatea organismului au lovit accidentele și traumele de odinioară. Totul este mai mult decât normal. Să ne întoarcem la dorobanţi. La orele 17.00 vântul atinge 18 m/s. La 17.30 se ordonă obturarea navei. 17.50. Mași nile pregătite de marș. Carturile de marș la posturi. 18.00. Nava în marș. Drum adevărat, 270°. Nu mai încape nicio îndoială, vine furtuna. Ieri a fost doar o introducere în temă.

La staţia de radio sau prins mesaje ale posturilor franceze de radio-coastă. Echipajul traulerului scufundat este compus din 16 oameni. S-au salvat pe o barcă. Sunt căutaţi cu elicopterele, avioanele și navele de salvare. Conform indicaţiilor domnului Beaufort, auzim în cabină vântul care-și face de cap în arboradă. Citesc volumul doi din „Marea crudă” și încerc să realizez ce s-ar întâmpla aici. În cazul că am fi siliţi să abandonăm nava. Nu poate fi prea simpatic să ieși noaptea din confortul cabinei, cu vesta de salvare legată în fugă și să faci o baie în Mediterana, căutându-ţi pluta în haosul frământat de valuri. Constat că sunt bântuit de gânduri vesele și distractive și-mi ordon să citesc… Marea crudă 1. Nu puteam, oricât m-aș fi străduit, să găsesc o lectură mai tonică în circumstanţele de faţă. Ceţuri, oameni arși de vii în pătura de motorină lăsată de navele torpilate, naufragii după naufragii, marţi lente din pricina frigului plutind în centură, ori pe plute și altă sumă de asemenea delicii. În CER totul se consumă rapid și la noi aveam dedesubt pământul ferm, în cazul că te puteai salva cu parașuta. Într-o iarnă decolasem pe „G „-ul meu, avionul comandantului escadrilei cap de regiment, eram foarte mândru de faptul că mi se încredinţase comanda escadrilei cap de regiment, în celulă cu un ofiţer superior în grad, care-și făcea antrenamentul la mine la escadrilă. Îmi era co echipier, l-am transpirat în luptă de viraje, într-un… Ţinte după mine” spectaculos în care foloseam șiretlicurile deprinse de la piloţii veterani și tot zburând sub plafonul dintr-odată compact, m-am trezit într-o văgăună la nord de Târgoviște, teșit la înălţimea dealurilor, cu o ninsoare deasă curgând de jur împrejur, cu valuri negre de nori încercând să mă încercuiască. Judecarea situaţiei și luarea deciziei la 600 km/h este fulgerătoare. Coechipierul venise plan la plan, îi vedeam faţa îngrijorată și mă întrebase prin radio:

— Ce facem?

— Rămâneţi în formaţie strânsă. I-am recomandat, am pus capul pe sud, am regăsit Târgoviștea după ce-am lins crestele unor păduri, apoi plafonul a coborât la 200 de metri și ninsoarea s-a făcut densă, o pânză atât de compactă încât îmi făcea impresia că o deșir cu elicea și că aud cum elicea o sfâșie. Nu se vedea nimic. Doar la verticală puteam deslusi vag conturul negru al acoperirilor. Am

schimbat de cap spre est, chemând din când în când staţia de radio a aerodromului:

— Alo staţia! Alo staţia! Sunt 324 răspunde dacă mă auzi!

Răspunde dacă mă auzi!... După 2 minute am prins în aviofoane glasul estompat al staţiei. Zburam la 100 de metri, într-o mare viscolită de zăpadă cenușie, în planul sting aveam munţii, în planul drept Câmpia Română și jos, peisajul își schimbase identitatea, tot ce-mi zbura înapoi pe sub fuselaj fiind de nerecunoscut. Coechipierul stătea plan la plan, prins parcă în cuie... I-am ordonat celui de la staţie să fie atent și când va auzi zgomotul motoarelor să fixeze direcţia faţă de aerodrom, pe care să mi-o comunice. Am trecut de trei ori pe latura nordică a aerodromului, fără să-l văd, cu toate că cel de] a staţie striga din răsputeri: sunteţi în stingă hangarelor sunteţi în stânga hangarelor!... Pe urmă s-a aprins becul roșu care-mi semnaliza limita de benzină, pe urmă m-am radicalizat, nu era să aterizez pe burtă undeva prin preajma aerodromului, m-aș fi umplut de ridicol, am văzut hangarele, pentru că eram obligat să le văd, regulamentul aviaţiei de vânătoare stabilind fără drept de apel la capitolul „comandantul de escadrilă” următoarele: „comandantul de escadrilă este primul luptător al escadrilei sale”, așa că am aterizat perfect, aducându-mi coechipierul acasă, făcându-mă că nu observ măsurile luate să fim recuperaţi: salvare, brancarde, doctorul și etc. Etc. Da, dar nu eram deasupra mării. Este ora 01.10.

Mă delectez cu „Marea crudă” încercând să-mi găsesc o poziţie care să mă ferească de bușituri. Nava rulează spectaculos. Pași pe cursivă. Bill își arată ochelarii. Citește și Bill. Ușa se deschide cu precauţie. Intră curierul de serviciu. Comandantul navei îl cheamă la comandă pe tovarășul profesor. Bill mormăie și protestează în surdină, ca orice civil care se respectă.

Știu că s-a primit un mesaj și Bill trebuie să-l traducă foarte, foarte corect. Îl aștept. Vine clătinându-și bila a tristeţe. S-a primit un avertisment de furtună de la Gibraltar. Mă echipez să văd cum arată marea. Comandantul navei este pe comandă.

Noaptea sumbră. De jur împrejur doar crestele înspumate și vuietul mării. Ieri, la un exerciţiu simulat de întinderea velelor (acţiune cu efect psihologic îndreptat împotriva apatiei) l-am auzit spunându-i unui elev care abia-și transporta făptura:

„Dacă ţi-e greu aici, trebuia să te duci la pompieri”. Magnific.

S-a autoburzuluit și după câteva „la loc comanda” recte urcări în arboradă lipsite de vlagă, a trecut un curent electric prin întregul echipaj și manevrele s-au executat șnur. Șocul psihologic fusese salvator. Acum, sub lumina albă a lămpii exten sibile, îmi arată cum se demolează vremea în toate sectoarele mării Mediterane, punând pe hartă situaţia din avertismentele de furtună care au început să curgă la staţia radio. De fapt suntem în ziua de:

Sâmbătă 13 martie. În zori plouă torenţial. Combustibil 81%, Apă 70%. Viteza vântului 30 – 35 noduri din s.w.w. Aproape din prova. Balet pentru a mă bărbieri și echipa. Ruliului i se adaugă tangajul. Mișcarea combinată a acestora mă face absolut fericit. Am mutră de înecat. Zic ptiu și-mi scuip în sân. Asta nu mă împiedică

să-mi adaug alte crestături care-mi tatuează obrazul. La 07.00 sunt pe punte. Iată o furtună veritabilă, îmi spun. Spectacolul este în adevăr măreţ. Îmi infirm afirmaţiile făcute lui Bill. Le recuz. Nu se poate. Măcar o dată în viaţă merită să trăiești așa ceva. Prova se înfige în val. Valul despicat sare peste bord și inundă teuga.

Apoi prova o ia pe verticală și pupa se saltă spre cerul cenu șiu. Nava vibrează puternic, arborada vibrează, scârţâie și se tânguie, coca răsună surd izbită de ciocanele de apă și ceea ce-mi taie respiraţia este modul în care se comportă marea.

Valurile haotice se ridică după raţiuni care-mi scapă. Se nasc unele din altele, fără nicio succesiune logică, ca și când vântul ar bate din toate părţile dintr-odată, ridicând valuri din toate părţile și acestea s-ar ciocni între ele într-o fierbere violentă de spumă care spulberată de vânt, se rotește, transformându-se în pânze lichide. Vântul smulge spuma, o readuce la starea iniţială și vârtejurile acestea de apă bântuie atmosfera, totul într-un haos sonor în care intră miile de zgomote pe care le face *Mircea,* vuietul valurilor, aulitul vântului și, dacă ești atent, poţi distinge vaerele moleculelor de apă în care aerul pătrunde într-o bolboroseală șuierătoare, ca apoi să iasă la suprafaţă în lungi coloane albe, ca și când acolo, în adâncuri, ar fi mii de scafandri autonomi care respiră prin tuburile și măștile lor.

— Poftiţi la masă, mă rog frumos, nu mai are „sediu". Am părăsit salonul de la pupa, unde totul este proiectat în aer și luăm dejunul la careul ofiţerilor. Totul se transformă într-un fel de „prinde farfuria". Sufăr cumplit că n-am un aparat de filmat. Asta e furtună sadea, nu făcută în bazin. Din nou pe punte. Stau agăţat în „ţinte bine". Înaintăm cu 1 nod. Câteodată cu o jumătate de nod. Elicea iese mereu din apă și atunci *Mircea* vibrează puternic, ca și când toate încastrările lui ar intra în rezonanţă. Cobor la mașini. Ruliul și tangajul sunt mai mici, este curat; căpitanul de rangul întâi Comănici mă ispitește la aventura asta, dar cele 4 – 39° și mirosul de moto rină sunt pe cale să mă lichideze. De trei ori ura pentru motoriștii care și-au pus ghiordelele alături, să aibă unde „da la pește", unii sunt tot atât de verzi ca mine, cu singura deosebire că ei rămân și eu o șterg cu toate motoarele în plin. Când ies pe punte, în vânt, mă simt salvat. Îmi reamintesc că vreau nu vreau sunt și reporter. Cobor la cabină, înșfac cele două aparate și îi fotografiez pe elevii de la puntea centru care fac curs practic de matelolaj. Recte valurile încalecă copastia, nava are mișcări demenţiale și ei pe punte, fac matisiri folosind cavilele, ori fac patronări, ori pumni de maimuţă și alte o mie de lucruri în care ingeniozitatea marinarilor este practic inepuizabilă. Pentru ei parâma este un lucru viu, capabil să fie întrebuinţat într-o mie de feluri. Numai simpla înșiruire a acestor feluri de a înnoda, alcătui cusături, folosi la legat, amarat, ridicat greutăţi. Îmi ridică părul măciucă. Unde mai pui că vreau să dau examen de sḳipper și probabil or să mă pună să fac o demonstraţie de matelotaj. Urc pe teugă.

Lucrurile se complică. *Mircea* ambarcă apă. Prova plonjează în valuri. Îl rog pe observator să-mi facă poze în chip de Nelson. Evit să-i pozez pe tinerii mei tovarăși de echipaj care suferă la orizontală, cu capetele rezemate de colacii de parâme.

N-am astâmpăr și cobor să-mi îmbrac costumul de protecţie din opanol. Ca să-

l încerc. Este vizibil, înălţimea valurilor crește. Furtuna se întărește. În cabină, lotul vraiște. Blestematele de dosare, cărţile, fișele, călimara, au luat-o razna. Perdelele cușetei fâlfâie. Chiuveta gârâie. De la oficii vine miros acid de sucuri gastrice deversate. Ascult ciocanele de apă izbind coca. Am impresia că în clipa aceea nava se oprește. Că ezită. Se culcă într-un bord. Vibrează profund. Se ridică scârţâind. Își reia înaintarea. Transcriu fidel în., Jurnal". 10.15. Marea s-a demolat rău. Când primește un ciocan de apă *Mircea* tremură din încheieturi. Mersul înainte se poticnește. Pupa saltă cu câţiva metri, recade plescăind, prova se ridică la 30° spre cer, rămâne o clipă acolo împungându-l cu bompresul, apoi o ia la vale, se împlântă în spuma care ţâșnește pe punte și o pânză de apă învăluie totul. Am făcut poze. Ne-a pozat și doctorul.

Toţi se întreabă ce dracului caut la bord și n-am stat potolit în confortul meu. Încep să mă întreb și eu. Vremea asta infectă zgârie nervii oamenilor. Dacă navigam tot cu viteza asta, n-o să mai ajungem niciodată. O să devenim „Olandezul zburător". Deci, în trei zile, trei S.O.S.¯un pe o mare de gradul 6 – 8. Dar pe un uragan? Desigur va fi delicatesa rezervată pentru Marea Caraibilor. *Mircea* o fi solid, dar cu arborada lui gigantică, cu păienjenișul de manevre, opune vântului o rezistenţă atât de eficace incit bate pasul pe loc. Trebuie să fiu mai activ. Să-mi strâng „10 portrete în 10 povestiri". Nu pot lucra pe tangajul ăstei mizerabil și oamenii nu sunt în apele lor. Drăguţ lt. Col. Toma, artistul navei, ofiţerul cu administraţia, mucalit, care restabilește tonusul. Este prezent rangul 2 Neiculescu, secretarul de partid. Mereu între oameni, parcă n-ar fi din Oltenia, parcă s-ar fi născut pe mare. Robust, este peste tot pe navă. L'enţii majori cu lumea lor. Un fel de epuizare, cu care mă lupt, încearcă să pună stăpânire pe mine. Dansul a devenit macabru.

Mi-a trecut senzaţia de apăsare pe creier. Am o greaţă generală, dar nu insuportabilă. *Mircea* dârdâie, valul îl oprește brutal, nu mai este plutire, este mersul unei căruţe pe un drum plin de bolovani. 11.05. Schimbăm alura cu 10° în bor dul babord. Se anunţă prin intercomunicaţie să se elibereze bordul babord și să se închidă porţile etanșe din acest bord".

12.15. Rafale de vânt până la 30 m/s. Nava guvernează foarte greu. 12.30. Vizibilitatea scade sub 2 cabluri. Se dau semnale cu sirena. Este inutil să stărui. Pâclă, valuri, vânt în rafale, totul se tânguie, marea, cerul, nava și obsedant, strident și sfâșietor, sirena. Nu se poate mânca decât canonit. După masă mă culc. Mi-am făcut cartul. Cad într-un somn cleios, bântuit de coșmar. Cușeta mă pisează cum trebuie. La 18.00 sunt pe punte. Viteza vântului crește spre 20 m/s. Totul oscilează.

Marea este halucinantă. *Mircea* se zbate pe loc. 18.55. Pe navă s-au pregătit velele de furtună. Se închid porţile etanșe. Se limitează circulaţia. Se controlează amarajul obiectelor de pe punte, de sub punţi, se verifică toate compartimentele, se întărește observarea și mai ales se ia o alură favorabilă funcţie de vânt și braţare. Tangaj puternic. Teuga spălată de valuri.

Vântul se menţine la 20 m/s. Stau pe punte până la 22.35.

Cobor în cabină. Cușeta mi-a devenit un dușman perfid, care abia așteaptă să

mă ia în pumni. Citesc. Poziţia noastră a de venit ridicolă. Este rândul meu să plonjez cu capul sub orizontală, când prova intră în apă și să mă salt apoi la 4 – 20° când prova urcă pe val. Zgomotele au devenit sinistre. Toată nava parc bântuită de strigoi demenţi. Acum valurile izbesc în bordul nostru. Ecoul îmi percutează timpanele. Mobila scârţâie supărător. 01.10. Am senzaţia că nu mai înaintăm. Stau treaz, pe întuneric, valurile și vântul ne culcă când într-un bord, când în altul și simt cum nava nu mai guvernează. Ba mai mult, îmi zic, vântul ne împinge înapoi. La 01.30 ies pe dunetă. Iadul. Negru, înspumat, chiuitor. Mi se spune că s-a luat alura de capă și, instalaţi în val, se pare că nava s-a mai liniștit. Iluzie. Cobor și brusc, sunt proiectat cu capul în dulap. De aici descriu o traiectorie scurtă și lovesc cușeta.

Mă pocnește un asemenea rău, încât cred că-mi voi da duhul în minutele care urmează. Am trecut în ziua de:

Duminică 14 martie ora 01.45. Constat că marea este una văzută de pe faleza de la Neptun și alta văzută de la bordul lui *Mircea.* O fac cocotă perversă, haină și parșivă, îi mai zic și altele mai piparate, atmosfera din cabină e cleioasă, unsuroasă, aerul greu de respirat, mă culc pe burtă cu picioarele proptite în „bordurile" cușetei și cad într-un somn vâscos.

05.00. Mă trezesc. Vreau să mă îmbrac. Nu reușesc. Mi-e un rău de mare adevărat, total, splendid. Este duminică și soneria care-mi sfredelește creierii sună abia la 07.00. Nu se poate. Îmi mobilizez demnitatea. Am tentaţia de a ceda într-un argo atât de pipărat, încât domnul acela comod ascuns în mine, pe care l-am hăituit o viaţă, cedează și se retrage ofensat cu nobleţe. Mă bărbieresc după tehnica știută, cu genunchiul proptit sub chiuvetă, continuând procesul de tatuare. Amplitudinea tangajului și a ruliului este de-a dreptul ofensatoare. Deschid obturatoarele, ţinându-mă de ce apuc. Valurile trec peste hublou și atunci văd interiorul lor verde vâscos, ca și când am plonja într-un acvarium în plină fierbere. Infern. Infam. Mi zerie. Marea are aspect hidos. Mă târăsc pe comandă. Plouă cu grindină. Grindina acoperă puntea. Răpăie vesel pe acoperișul de oţel. Mi-am uitat „Jurnalul". Cobor să mi-l iau. Greșeală de novice. Cum intru în atmosfera clocită din cabină, gata. Mă aștern la orizontală, pornit să înghit toţi zeii vânturilor de la Boreas încoace. Vine comandantul marșului în vizită. Are culoarea obișnuită și nu pare să bage de seamă ce se întâmplă în jur. Îi fac jocul și discutăm despre „Marea crudă". Apoi apare rangul 2 Neiculescu, cu o pălărie de Oaș cu moţ roșu, e duminică și trebuie dat programul artistic de rigoare. Chiar dansează un început de joc din Oaș. Apare doctorul cu pilula.

S-a vărsat toată fierea în mine. Am toţi mușchii bătuţi cu scânduna. La dracu. Nu sunt bebeluș. La 08.30 ţâșnesc din cușetă, îmi îmbarc scurta din fugă să nu dau răgaz măruntaielor să-și facă de cap, înghit niște coajă de pâine și după ce-mi fac patul, fug pe punte. Bill este în grevă. Citește. Uite dom-le că era să scap un moment picant care se desfășoară la prova. Azi noapte vântul a rupt macaraua focului, cred focul nr. 1 care a căzut în mare, mulându-se pe etravă. Macaraua a rupt plasa bompresului. Vântul a desfăcut la cusătură vela rândunică de la arborele

trinchet. Drept urmare comandantul navei, rangul 2 Comănici, șeful de echipaj sunt acolo. Comandantul cere voluntari. Se prezintă elevul caporal Abaianţov, maistrul Munteanu și un soldat care stau în plasa bompresului, valurile îi spală, ridică macaraua (aceasta lovea bordajul cu un zgomot sinistru) apoi se chinuie să tragă focul îngreunat de apă și lipit pe etravă. Doctorul are de lucru cu cei care au forme grave ale răului de mare. Elevul caporal B de la maiștri suferă cumplit. Marcel n-a mai mâncat de când a început furtuna. Doctorul îi face o injecţie. Cum naiba mânuie seringa pe vremea asta? Valurile au 7 – 8 metri. *Mircea* face în toate felurile. Frig. Am schimbat de drum. Navigam spre Baleare, să ne punem la adăpostul coastei spaniole. Deci, luăm Mediterana occidentală în răspăr cu o viteză de… o jumătate de nod. Vânt în rafale. Constat pe propria mea piele că cel mai bun loc este pe dunetă, (în afară de cel de la puntea centru unde nu-mi place să stau pentru că nu văd) în faţa timonei, în bordul de sub vânt, agăţat în „ţinte bine" și pe cât se poate fără să te agiţi, după ce-ai mâncat lucruri consistente. Apare un cargo care joacă spectaculos. Nu mă mai interesează timpul. Bine că pot lăsa furtuna să mă spele de păcate.

Să treacă peste mine, să mă zgâlţâie și să-mi amintească cât de mult căutasem în ultimii ani situaţia limită, care să mă scoată din rutină. Mi-am dorit-o? O am! Asezonată cu tot ce trebuie ca să mă oblige la ce? Constat cu regret că nu mai există nimic care să mă impresioneze. Când de la 19 ani ai zburat și ţi-ai adunat camarazii în parașută, când ţi-au căzut bombele americanilor și nemţilor în cap și ţi-ai căutat rudele în imensa morgă în care se transformase parcul facultăţii de medicină, când ai luat foc la decolare, când ţi s-a gripat pompa de injecţie la 200 de metri deasupra Văcăreștilor, când ai fost ghiontit din toate părţile, când ai fost rând pe rând de toate și nimic, jocul acesta devine un fel de competiţie sportivă în care singurul intrus greu de controlat este răul de mare. Și până la urmă nici acela. M-am blazat? Știu și eu? Oricum, ţin la tăvăleală. 12.25. Comandantul navei s-a schimbat, s-a uscat și cu microfonul la gură cheamă echipajul pe punte. Încă un șoc psihologic, pentru a ne aduce aminte că suntem pe o navă militară într-un marș de instrucţie. Și nu pe orice navă militară. Pe nava-școală *Mircea,* care de fapt protestează vehement la supliciul pe care i-l impune furtuna. Începe manevra de contrabraţare a vergilor. Băieţii trag cu nădejde la braţele ude. Tropăie pe puntea udă. Alunecă. 12.40. Terminat manevra de contrabraţare. Vergile sunt braţate la babord. Se întăresc braţele, fungile și balansinele. Se face ordine pe punte. Toţi avem culori indigeste. Numai navigatorul derapează pe punte, n-are nici pe naiba, se arată un soare ofticos, iar locotenentul major Suciu, împreună cu vechiul comandant de traulere rangul 2 Ștefănescu, mă mir cum nu l-a luat vântul. Se precipită să facă punctul cu sextantul. Aflu că Suciu are un frate la bord, elev caporal, stau agăţat în „ţinte bine" și-mi repet că încep să se formeze noile tradiţii de familie. Fac imprudenţa să cobor la cabină. Pac! La cușetă. Bill, drăgălaș, îmi aduce o porţie de varză cu carne. Iar somn lipicios, vâscos, bântuit de vise absurde. De ce naiba s-or chinui colegii mei onirici să inventeze absurdităţi stând treji sau mai puţin treji, când ar fi atât de lesne să se ambarce pe o lotcă și să se lase câteva

zile în derivă pe o mare de gradul 3? 17.30. Ies pe punte. Spectacol incredibil. Soarele roșu violent gata să atingă orizontul în prova. În pupa, luna, de argint strălucitor. Marea de sânge.

Vânt rece. Valuri. La timonă maistrul Călin. Solid. Cu un destin ciudat și dramatic. Soţia îi naște copiii cu câtva timp după ce el pleacă pe mare, naște greu și el, în zilele acelea și în nopţile acelea care se scurg de la plecare; până ce primește radio grama mântuitoare, suferă până la demenţă. Stă la timonă, marea arde, cerul arde, plutim într-o lume de jăratec, apoi tonurile se închid și vine întunericul, luna se înstăpânește pe uraniscul translucid, valurile se poleiesc cu foiţă de argint, constelaţiile cuceresc firmanentul, vedem farul de pe Mallorca și staţia emite efluvii sincopate și fluide de muzică spaniolă.

Desigur au prins un post spaniol și muzica solară cucerește nava. Se revarsă în noaptea fosforescentă, peste valurile poleite de lună, acompaniată de șuierul vântului în arboradă. Stau rezemat de balustradă și locotenentul major Damaschin. Fecior de ţăran, îmi vorbește de Palermo. Apoi vine secundul și îmi spune de ce i-a plăcut traducerea lui Romulus Vulpescu din François Vi Hon și cât de bine l-a înţeles după ce l-a citit și în traducere. Noaptea este magnifică. Am să-i spun lui Vul pescu. Îi va face plăcere bărbosului.

— Poftiţi la masă, mă rog frumos!

Din nou întruniţi la salon. Tangajul este încă foarte mare, dar rezistăm demni. Simt lovitura de la picior, dar tac. Comandantul marșului mă întreabă dacă am nevoie de ceva. Nu! Nu am nevoie de nimic. Simt cum mă bântuie singurătatea și mi-e frică de cabină, pentru că, acolo, singurătatea își înfige ghearele în mine și mă stoarce de sânge; dar mai ales, perfidă, mă umple de întrebări, de remușcări, de amintirea a tot ce ţine de viaţa mea firească, și, abia de aici în colo, începe pentru mine adevărata situaţie limită. Este suficient să-mi imaginez botul unei mașini oprit brusc la un milimetru de obrazul fetiţei mele Voica, ori pe Horia încercând Argeșul și totul se năruie, dându-mi senzaţia inutilului și prăbușirii. Îmi dau seama că la bord n-am decât un mare, incredibil de perfid inamic. Propria mea imaginaţie.

Luni 15 martie. Combustibil 74%. Apă 62%. Alimente 114 zile. 07.40. Reintrăm în normal. Marcel, palid și slăbit s-a prezentat la curăţenie. Se face curăţenie pe toată nava. M-am bărbierit normal. M-am frecat cu buretele pe tot corpul. La navă dușul și baia se fac la ordin. Altfel rămânem fără apă.

Am o senzaţie aeriană, de convalescent. Aud ordine, sifleele au intrat în acţiune, tropote, ceea ce înseamnă că ofiţerii și comandanţii reiau ritmul normal. Când ies pe dunetă cerul este limpede, pescărușii ne dau târcoale clamând, figurile sunt radioase, se furbișează alămurile, se spală punţile și la orizont, într-un cer trandafiriu se văd munţii înzăpeziţi ai Spaniei.

Furtuna ne-a obligat să traversăm apele civilizaţiilor romane, feniciene, grecești, maure și hispanice. Să tăiem drumurile corăbiilor de piraţi barbarești. Știu că sub chilă zace un uriaș muzeu de istorie care reprezintă aceste civilizaţii. Trec la hartă să îmi fixez „punctul-l acestor note. Avem în tribord provincia Murcia. Deocamdată

vârfuri de un roz irizat, o zăpadă din pene moi de flamingo ieșind din straturi dense de pâclă. Îmi stăpânesc pofta de evaziune în livresc, cu toate că numele localităţilor de pe hartă îmi trezesc o ușoară stare de exaltare.

Valencia la nord, Alicante, Cartagena, Garrucha, Almeria, Gra nada, Malaga spre vest. 08.35. Început manevra de întinderea velelor. 10.10. Stopat mașina. Început navigaţia cu vele. Sunt întinse toate velele, mai puţin rândunicile și velele strai corespunzătoare. Vântul, un cart înaintea traversului, din babord. Murele în tribord. Viteza vântului 9 m/s. Înclinarea navei 6°. Deriva + 4°. Navigăm cu vele spre coasta Spaniei, cu 9 noduri. Bandat în tribord cu apa șușotind și șuvoind sub chilă, cu velele albe decupate din cerul azur, într-o liniște șopotitoare și fluidă *Mircea* a redevenit vis și poezie. La timonă, Călin.

Păstrează faciesul calm. Gesturile cu care oficiază sunt exacte.

Când este la timonă el, ori camaradul lui, Maistrul Cerghizan, de fapt Pluto, se simte ori unde-ai fi pe navă. Plutirea este lină. Nicio deviere. *Mircea* se regăsește pe sine în condiţii optime. Îi prind privirea când și-o ridică de pe compas.

— Ce ai?

— Gândurile!

Stă la timonă, are gesturi precise, nava îl ascultă docil.

N-a dormit azi noapte. Gândurile. Suntem un popor care ne lăsăm greu ograda. Notasem undeva, după o lectură: înţelepciune prin Armonie și Certitudine prin Dubiu. Plutirea armonioasă în care *Mircea* se integrează mării și vântului îmi trans mite o stare de liniște profundă și gravă. Plutim în murmur de ape și-n dulcele cântec al arboradei spre meridianul 0.

Locul de unde vom trece din emisfera estică în emisfera ves tică. Încă de la meridianul Ravennei, Ravenna cu dumnezeieștile mozaicuri bizantine, cu Sadoveanu, Rebreanu și Agârbiceanu în prea frumoase ediţii, acea Ravennă în care-am simţit murind

Răsăritul și cu el Bizanţul, pentru ca dincolo de ea să înceapă opera Apusului și a catolicismului, zic, încă de la meridianul

Ravennei cu baptisterul ortodocșilor, cu mozaicurile din mauzoleul Galla Placida, în care roșul sângeriu și verdele, și super bele ghirlande, și albul se împletesc într-o simfonie înălţătoare, încă de pe meridianul Ravennei, de fapt, am intrat în istoria occidentului. De la bordul lui *Mircea,* toate astea dobândesc o perspectivă uluitoare, panoramică. Din avion, geografia devine istorie prin însumări cinematografice de cadre. De aici, privirea alunecă pe meridiane, în tribord, ori în babord, până la poli, lecturile aglutinează imaginile derulate cândva și în laboratorul acela intim, cu procese de selectare și esenţializare care de obicei ne scapă, se întâmplă sintezele după care ajungem la cunoaștere. 12.05. În tribord, sub o milă, patru pescadoare pescuiesc în formaţie. Au coca albă, duneta albastră, suprastructurile roșii. După culori sunt franceze. Joacă puternic, apar și dispar între valurile care abia-l leagănă pe *Mircea.*

La masă rangul 1 Comănici povestește una cu haz. Fiind la Hamburg pentru recepţia lui *Mircea* împreună cu încă unul din recepţioneri și-au făcut coșniţa la un

supermagazin. Au cumpărat conservele cele mai mari și cu preţul cel mai tentant, fără să controleze etichetele. La cină s-au felicitat reciproc.

pentru abilitatea care-i înzestrase cu un sortiment variat și bogat, cu toate că nu știau boabă nemţește. Au desfăcut con servele. Mirosul i-a alertat ușor. Gustul i-a făcut să sară de pe scaune. Au controlat etichetele-reclamă. Erau ultimele re tete pentru… pisici. 14.47. Pe dunetă. Moment solemn. După calcule laborioase, navigatorul anunţă prin staţia de radio amplificare că, în clipa acea, trecem de meridianul 0 în emis fera vestică. Nu mai este niciun dubiu. Ne îndreptăm spre o cu totul altă lume. Ura. S-a dat ordinul care permite baia.

În doi timpi și trei mișcări sunt dezechipat, Bill își păzește rândul și mă precipit sub duș. Cel mai teribil duș din viaţa mea, cu toate că grătarul de sub picioare dansează. Un duș de-a dreptul magnific care îmi scoate din piele toate sucurile rămase acolo în cele câteva nopţi de coșmar.

Marţi 16 martie. Am dormit legănat și descântat de șoaptele apelor. Azi-noapte am dublat coasta Spaniei de la cap la Paloș, nord de Cartagena, portul principal al orașului Murcia până la cap de Gata. De fapt la 06.00 sunt pe punte.

Asist la nașterea culorilor, într-o lume de basm. Adică *Mircea,* în babord Mediterana ele un albastru dens, în tribord o fâșie umbroasă din aceeași mare, coasta stâncoasă, tivită cu albul brizanţilor, localităţi de un alb strălucitor agăţate de faleza înaltă. Înălţimi etajate într-o perspectivă adâncă, orizontul închis de munţi înzăpeziţi și peste tot acest peisaj grandios, solemn și hieratic în care predomină stânca roșiatică, culorile.

Roz pal, o inegalabilă culoare roz cu interstiţii portocalii, fără ca acest roz să devină liric, mai mult o reverberaţie a stâncilor decât o tapiserie de buduar, un roz ridicându-se spre albastrul translucid și dur de deasupra Sierrei Nevada și rozul și albastrul incandescente, cu rezonanţe dure și contradictorii, degradându-se încet spre liliachiu pal. Apoi soarele descoperă un peisaj arid, cu văi sălbatice, umbrite, cu podișuri și pe vârfurile Sierrei Nevada zăpada, acum de un alb mat. Coasta defilează lent. Golful Mazarin tivit cu sate pescărești. S-au topit în zare Cartagena, Aguilas, La Garrucha, Mojacar. Văd Sierra de Gata și jos, pe faleză. Port Genoves. La vest de Port Genoves, donjoanele circulare și zidurile unei cetăţi vechi, masive și ursuze, care veghează coasta. Am lăsat în urmă Punta de los Muerios. Ce legendă tragică s-a născut acolo, pe stâncile acelea sălbatice? Un golf larg. Golfo de Almeria, Orașul-port și deasupra lui, închizând orizontul, Sierra Gador cu vârful Las Hermanicas, 6998 picioare (harta este englezească). Sunt foarte multe localităţi care încep cu Torre, adică turn. Se și văd acele turnuri de pază, de unde se vegheau apele bântuite de normanzi și mai târziu de corsari. Începe să fie cald. Schimb haina din piele blănită pe bluzon. Hulă amplă cart ne ridică și coboară într-o mișcare dulce. Zi magnifică. Marea se aglomerează vizibil. Cargouri în drum spre Gibraltar, sau venind de la Gibraltar. Soare strălucitor. Sate spaniole, o navă de război morocănoasă, la ancoră, iarăși sate albe, golfuri, faleza, lanţul de sierre înzăpezite, bărci de pescuit. Sunt atâtea capuri excelent decupate, încât fac câteva

exerciţii de stabilirea punctului navei cu alidada. Treaba merge ușor, alidada fiind montată pe un girocompas cu deviaţia O. Vine comandantul marșului și la pupa, pe o banchetă care acoperă un vinci, facem conversaţie. Oriunde am evada, el se întoarce la *Mircea,* la profesie, la navigaţia cu vele. S-a întâmplat ceva, de data asta nu numai la prova. S-a întâmplat ceva pe toată nava, la nivelul tuturor cazărmilor și tuturor cabinelor. Acel ceva a percutat protocolarul și neîncrederea. Acel ceva m-a integrai echipajului. Vine doctorul Săeșan cu un tom de medicină sub braţ și dintr-odată ne trezim vorbind de Făgăraș, el este făgărășan sadea, mă face martor și confident al copilăriei, al prieteniilor și peripeţiilor din adolescenţă, hoinărim amândoi prin munţii de acasă, firesc, ca doi vechi cunoscuţi. Doctorul stă cu ochii mari pe clientela lui probabilă. Îmi spune că pe mare se cedează din interior. Îmi face un tablou pitoresc al monomaniilor, al crizelor, al obsesiilor. Nostim, dar nu-l cred. Apoi Bore, pe titulatura lui militară rangul 3 Zaharia Toader. Aflu așa, dintr-odată că este din Ţifești, Vrancea, conferenţiar la catedra de navigaţie, face practica de vară cu elevii la *Mircea* de 10 ani, a fost cu nava în patru marșuri de instrucţie, tatăl lui, bătrân, a fost pe cheu la plecarea navei. S-a căsătorit cu o femeie care avea un copil, l-a crescut, apoi întâmplări de port. Bore scund, cu nas turtit de boxer, cu riduri adânci iubește portul și viaţa acestuia, Bore face parte din portretul complex al portului și pe navă se execută lucrări în arboradă, se repară plasa bompresului și grijelele de la sarturile arbore lui mare. La artimon se înverghează vela contrarandă. Ceva a percutat protocolarul. Ceva aduce mereu în discuţie viaţa de-acasă. Biografia. Necesitatea de a se delimita. Dorobanţii mei rămân acolo unde i-a găsit coasta spaniolă. Adra, Torrenueva, Motril, Almunecar, Torre del Mar, Velez Malaga, Malaga. Peste mare: Ceta, Almina, în interior Tetuan. Marocul.

19.00. Aceleași culori portocalii de ieri care cad ușor în noapte.

Am văzut pe Sierra Nevada o imensă cupolă argintie. Undeva sus, la creastă, izolată de lume. Mi-ar fi plăcut s-o cred un observator astronomic, unde savanţii dezleagă misterele universului. Trece un pasager iluminat feeric. Cârduri de delfini se joacă în jurul navei. Formaţii de patru, ori de doi, în viraje tăiate, în salturi acrobatice, totul cu o viteză plină de graţie și voluptate. Aștept să cadă noaptea. Peisajul cu mare, munţi și Spania este seducător. Mă desprind greu, dar am program administrativ. Spălatul lenjeriei de corp și al batistelor.

Miercuri 17 martie. Știam de ieri ora trecerii prin Gibraltar. În ordinea firească a lucrurilor era o trecere dintr-o mare interioară în Ocean. O chestiune de rutină. Cei din echipajul navei o făcuseră de câteva ori. Pentru mine trecerea lua proporţiile unui eveniment capital. Dacă trecerea prin strâmtorile răsăritene m-a condus într-o lume familiară, legată veacuri de-a rândul de istoria noastră, o lume pe care-o cunoșteam intim, pe care ai mei o bătuseră cu oile și caravanele de catâri. O lume aproape ereditară dacă stai să gândești în sinteză evenimentele cu începere de la Mircea cel Bătrân, evenimente care ne implică în acea lume la a cărei formare am contribuit din plin, atunci trecerea în Ocean înseamnă cu totul altceva. Arealul

mediteranean ţinea și el de structuri intime.

Această Europă de la sudul paralelei de 45° ne include prin latinitate. O înţelegem prin temperament și inteligenţă. Ne oprim la catolicism. De aici în colo latinitatea devine esenţial altceva; lumea noastră spirituală se-ndreaptă spre Bizanţ și prin el spre Voroneţ și Eminescu. Spre cu totul altceva, ca să revină prin alt flux. Încărcată cu specificul spaţiului carpatodanubian, în matca largă a culturii latine. M-au fascinat dintotdeauna raţiunile interioare ale istoriei și această dramă fecundă a latinităţii noastre extrapolate spaţiului geografic al gintei matrice. Turul de orizont auto, făcut în condiţii de campanie, contra cronometru mi-a dezvăluit, prin intuiţie, condiţia de răsăritean în echilibru cu valorile esenţiale ale lati nităţii. Iată însă că astăzi voi ieși din arealul mamă, hazardându-mă într-o altă, o cu totul altă lume. Desigur mă în șelam, subestimam forţa latinităţii și, foarte simplu, nu știam esenţialul știind însă foarte multe despre Columb și Henric Navigatorul, despre Cortez și Grijalva, Amerigo Vespucci, Quesada Pizzaro și toţi ceilalţi navigatori și conquistadori spanioli care descoperiseră pentru Europa, lumea de dincolo de Ocean. Notasem undeva că cel mai neînduplecat inamic per sonal pe navă îmi era propria-mi imaginaţie. În noaptea de marţi spre miercuri imaginaţia s-a desfășurat luxuriant, torturându-mi somnul cu indescriptibile filme de lung metraj, filme sinteze istorice, ori succesiuni ameţitoare de cadre din toate epocile, de la cea a flibustei, la cel de-al doilea război mondial. În așa hal de haotic și surprinzător încât la 02.40 m-am trezit lac de apă. Hotărând să evadez pe punte. 03.00. Peisaj halucinant. Lună sângerie. Marea calmă, fosforescentă.

De jur împrejur luminile de poziţie ale navelor care se în dreapta spre Gibradtar, sau se îndepărtează de Gibraltar.

Ca și când un trauler uriaș ar fi prins navele și acum acestea s-ar grăbi spre gura lui încă liberă. Cerul este magnific. Aerul îmbibat de umezeală. Se văd salbele de lumini ale localităţilor de pe coasta spaniolă. Dar marea? Unde sunt valurile haotice, gurile acelea verzui de infern, bolborositoare și tânguitoare, unde sunt crestele de deasupra cărora vântul smulge spuma și o învârtejește în văzduh? Stau lângă ofiţerul de cart, în babord, aud glasurile observatorilor prova și pupa care semnalizează prezenta altor nave în zonă și văd valul de otravă, alb, străluminat de sute de lumini pal verzui, ori pal roșietice, o lungă eșarfă unduitoare sub care acţionează o orgă de lumini electronică, funcţionând după un program de-o zeiască armonie. Încep să aud duduitul mașinilor de pe celelalte nave. În zori aceeași stranie prezenţă a soarelui în pupa, a lunii în prova. Totul într-o pâclă reverberantă, din care la babord se conturează cu ocru ţărmul Africii, iar în tribord ţărmul Europei. Între aceste conture dense.

Mediterana din smaragd lichid. Văd peste bompres stânca în solită a Gibraltarului în aceeași culoare roz de flamingo care aparţine acestor locuri la ora răsăritului și apusului. Pe coasta africană, spre pintenul îndreptat de continent în direcţia Eu ropei, probabil locul unde uscatul s-a fracturat lăsând loc ape lor. Ceuta. Dincolo de ea, ţara sălbatică a Rifanilor neîmblânziţi și pe cer crestele munţilor înzăpezite. Este o dimineaţă somptuoasă, care electrizează echipajul. Apar

aparatele de fotografiat. Stratul de pâclă se ridică. Cerul rămâne de un al bastru transparent. Cald. Văd La Linea, în spatele stâncii Gibraltarului. Comandantul marşului îmi povesteşte întâmplări din escalele făcute aici şi-mi lămureşte ceea ce văd vag prin binoclu. Adică marele ecran de beton care, ridicat pe direcţia vântului dominant, conduce apa ploilor spre cisternele sub terane, problema numărul unu a stâncii strategice fiind apa potabilă, al cărei robinet este deţinut de Spania. În spatele stâncii, acolo unde aterizează avioanele, un aerodrom pe piloţi de beton înfipţi în mare. Cazărmile, casele ofiţerilor, oraşul aşezat în pantă abruptă, ambrazurile vechii citadele, staţia de radio, adică o stâncă transformată în fortăreaţă capabilă să controleze strâmtoarea. De fapt, ultima fortăreaţă în Mediterana a fostului imperiu britanic, care odinioară îi deţinea cheile de aur: Malta, Ciprul, Suezul. Este acolo, pe stânca gri, o idee veche, mâncată de rugină, mereu amendată de istorie: ideea imperialismului.

Suntem din nou la o mare intersecţie intercontinentală.

Vedem Africa, vedem Europa, în albastrul irizat al cerului marile aeronave cu reacţie îşi trag dârele de condensare spre toate cele patru puncte cardinale şi am impresia că am intrat în laboratorul care reglează măcar o parte din pulsul economic al planetei. Există alt ritm aici. Acelaşi alt ritm notat la gura metroului parizian. În orele de vârf ale suburbiilor industriale, când lungile puhoaie de oameni ieşeau de la fabrici, întorcându-se acasă. Avioane de pasageri decolează de pe coasta marocană, probabil de la Tanger, ori mai din interior, de la Teluan. Navele împânzesc marea. Un pasager imens, alb, poate o navă de crozaieră, dublează lent coasta africană. 08.45.

Un hidro militar spaniol cu motoare clasice, bravele motoare clasice, ne survolează la rasse-mott. Îl fotografiez printre catarge. Pilotul se amuză venind la al doilea rasse-mott din pupa. La est de Ceuta, pe o cocoaşă pietroasă, ruinele cetăţii.

Ziduri puternice, forturi şi contraforturi, bastioane şi capre.

Cele două continente se apropie vizibil de prova noastră. Mediterana se termină în acest gât îngust şi stâncos. Puntea pupa s-a populat intens. Aud aparatele foto ţăcănind vesel. Ne pozăm în grup, ori ne pozăm individual, având decor stânca.

Don Tomiţă cântă aria lui favorită din „Marco Polo”. Am un carnet de note în care trec absolut tot ce văd, cu intenţia de a suplini lipsa aparatului de filmat. Munca este cvasiinutilă.

Camera de luat vederi dublată de un comentariu la obiect este de neegalat. Reportajul, oricât de strălucit ar fi, rămâne o biată rudă sărmană. De aceea adevăraţii reporteri au devenit eseişti şi când au strălucire, reportajul lor nu mai este reportaj, decât în cazul când se ajută cu imaginea fixată pe peliculă. Splen did. O celulă de vânătoare, avioane cu reacţie britanice, ne rasse-mottează salutându-ne prin clătinarea aripilor. Viteza lor, în comparaţie cu a noastră, este absurdă. Suntem la traversul stâncii. Văd portul, iahturile, navele, mi se vorbeşte de curenţii şi contracurenţii din strâmtoare, de faptul că circulaţia este reglementată riguros, pe ţărmul european când se iese la Ocean, pe cel african când se intră în

Mediterana. Don Grig este vo lubil. Facem schimb de aparate și ne imortalizăm reciproc, apoi apare Bill și în cinstea destinului nostru comun ne pozăm, fără să avem figurile de martiri pe care ni le confecţio nasem cu puţine zile în urmă. Este o tradiţie marinărească în legătură cu ieșirea novicilor la Ocean. Aduc ienupărul (ideea cu ienupărul îi aparţine sculptorului Peter Balogh, îmi dăduse să gust după un vernisaj, nu mi-a plăcut, dar am reţinut sugestia, erau acolo tapiseriile Angelei Balogh, cu jocul lor fluid de forme și culori și sculpturile lui pline de masivitatea gândului) și Anthal fabrică rândul de cafele regulamentar, șoptindu-mi că după ideea lui, un scriitor ar trebui să bea cantităţi impresionante de cafea, altfel cum naiba ar avea răbdare să stea pe scaun ceasuri întregi. După diversiunea pe tema estetico-profesională, ascult ceea ce se spune despre Ocean. Spre sud, *Mircea* a fost o singură dată la Casablanca. Dincolo de această latitudine nu a navigat decât fostul comandant de pescador, rangul 2 Ștefănescu. 09.00. Am intrat în zona de separaţie. Îi spun lui don Grig că cel mai frumos lucru pe mare mi se pare pământul. Don Grig îmi dă dreptate. În pupa noastră un cârd de vapoare care se grăbesc spre strâmtoare. Văd fără binoclu amănuntele de pe coasta spaniolă. Tarifa, albă, pe un cap ieșit și lutos. Blocuri banale încastrate între forturile vechii și puternicei cetăţi de odinioară. Peste tot semnele acestei foste vieţi din epoca de mărire, când în imperiul lui Filip al II-lea, soarele nu apunea niciodată. Aceeași impresie de dezolare și ireversibil încercată în Bosfor, unde timpul con damnase imperiile lui Constantin cel Mare și Soliman Magnificul. 09.35. Nava se umple de zbârnâitul soneriilor și de ordinele metalice date prin staţie. Se ordonă pregătirea echipajului pentru un exerciţiu de manevra velelor. Văzut de aici, totul este un ansamblu armonios și dinamic. Adunarea, urcarea în arboradă și desfășurarea pe vergi se fac exemplar, în ritm alert și susţinut. Elevii caporali s-au familiarizat cu partea lor acrobatică din program. Știu că sunt refulări la prova, că ochiul critic și cinic al elevului ca specie bine definită, a investigat ansamblul și amănuntul, a fixat ticuri și clișee verbale, a dat poreclele de rigoare, dar, deocamdată, sunt în așteptare. Gibraltarul cu *Mircea* și echipajul în arboradă. Deasupra reactoarele uriașe, în borduri ruinele vechilor, străvechilor cetăţi, pe apă *Mircea* alb, zvelt și marinarii lui în bleu-marin proiectaţi pe cerul de azur. Cald. Văd prin binoclu cupolele cazematelor stil al doilea război mondial. N-au nimic din măreţia cetăţilor. Cuiburi de cârtiţă, turnate în beton armat, lipsite de măreţie, insalubre. De după stânca Gibraltarului, rămasă în pupa, apare o navă de război. Se pare o fregată. Se apropie vizibil scoţând fum negru pe coș. 10.15. Se termină exerciţiul de manevra velelor. 10.20. Trecem prin locul cel mai îngust dintre cele două continente. Coasta africană zimţată, dantelată, cu aer de solitudine sălbatică. Refac episodul Bugeaud; al expansiunii franceze, cel al rezistenţei bravului Abd-el-Kader, astea toate se întâmplau în Algeria, dar aici Abd-el-Kader și-a căutat scăparea. De la coastă se ridică terase stâncoase până la coamele care se înalţă aspre, goale și crenelate spre munţii Atlas. Strâmtoarea începe să se lărgească. În prova: Atlanticul. Apele își schimbă culoarea. Din albastre devin verzui. Salinitatea, planctonul, uriașul organism al Oceanului, fî ziologia lui complexă, își spun cuvântul. În siajul nostru

un cargo. În tribord un altul, verzui, cu suprastructurile albe.

10.25. În babord, Tangerul. Spre vest, etajat în terase până sub versantul abrupt, orașul vechi, în stil arab. Casele, fortăreţe cubice, albe, cu aer de mister și poezie. Spre est și coborând în port, orașul nou, adică eternele calupuri de beton, arhitectură ieftină și monotonă, uniformizatoare și în ultimă instanţă plicticoasă. Un minaret zvelt, alb-strălucitor domină peisajul acesta amestecat, care, odinioară, a cunoscut geniul fabulos al maurilor. Deasupra Tangerului, pe creastă, un sat marocan care restabilește echilibrul cu peisaiul african. Minaretul și o pădure de arbori giganţi, umbreliferi. Pe coasta spaniolă distingem semănăturile verzi de gnu, vilele, fermele, un castel așezat pitoresc pe o clină și, pe șoseaua asfaltată, auto mobilele cărora încerc să le identific marea. Știu că undeva în prova tribord se află Cabo Trafalgar și tot ce ţine de ultimele ceasuri ale lui Nelson. Ne ajunge din urmă *Evit.* Petrolier cu coca ruginită. 10.30. Îi aud pulsaţiile mașinii. Echipaj de negri. Pavilion grecesc. Nava albă, care ne depășește și ea, este din Singapore. Ciocnim pentru buna noastră întoarcere. Am o emoţie ciudată. Peste câteva minute îmi părăsesc lumea familiară.

Nostalgie dar și o foame sălbatică de altceva. 11.00. Ne survolează un bimotor militar spaniol, blând și vetust. Travers de Tanger. Nava începe să danseze. Oglinda apei, lucie până aici, se tulbură. Oceanul își impune prezenţa. Văd, ca o linie de demarcaţie fermă, frontul înspumat al curenţilor oceanici lovind Mediterana. Ne apropiem de ieșirea din strâmtoare. Apa fierbe. Berbeci scurţi, înspumaţi, un streif alb numai spumă tras între Europa și Africa. Lumea mediteraneeană ia sfârșit.

De pe coasta marocană decolează un reactor cu dâra de con densare în trenă vaporoasă. Golful Tanger. Dincolo de el și cap Espartel, coasta africană cade brusc spre sud. Cea spaniolă urcă spre nord vest. 11.10. Cargoul *Lyman Huli*-New York ne depășește prin babord, înconjurat de un cârd vesel de delfini. *Lyman Huli* pune capul direct pe vest. Sunt siderat de densitatea traficului aerian și naval. Cerul este brăzdat de aeronave uriașe, zburând din Africa spre Europa și invers, luând capuri spre vest, deci spre largul Oceanului, ori spre est-nordest, Franţa, Italia ori poate Istanbul, ori Atena, ori Beyrut.

11.20. Suntem în Ocean. Coasta spaniolă, roșiatică, cu pete de culoare verde vegetal, semănând perfect cu un peisaj de van Gogh, se depărtează din tribordul lui *Mircea* spre Trafalgar și Cadiz-Palos, portul din care Columb și-a început marea lui aventură în 1492. Trupele Castiliei și Aragonului în luptă cu maurii, stăpâni în peninsulă de 8 secole. Asediul Granadei. Reconchista. Isabella regina Castiliei și Ferdinand, moștenitorul tronului Aragonului. Între 1480 – 1485 înfiinţează Inchiziţia. La 3 august 1492 Columb ridică pavilionul de amiral pe *Santa Maria,* 130 de tone. *Pinta* avea 90 de tone și *Nina* 60. Peste puţină vreme interceptăm drumul celor trei caravele care coboară spre sud. Fabulos. Iată misterul zecilor de traiecte aeriene care se încrucișează deasupra noastră, umplând cerul de zgomotul puternic al reactoarelor. Pe capul Espartel, un radiofar și o instalaţie de dirijare. Toate avioanele trec la verticalei lui, după care își iau direcţiile de zbor. Spectacolul este fascinant. Soarele începe să ardă. Fregata spaniolă este în pupa noastră. 11.40.

Europa se estompează. Văd linia coastei într-o pâclă alburie. Falezele înalte și sălbatice și pustii, deasupra marile cvadrimotoare, în prova Oceanul. Imens. Cel dintâi petrolier de 150.000 pe care-l văd. Vine din Ocean. Stupiditatea necesităţii. Monstrul acesta care poate fi victima unui naufragiu, sau victima propriului armator, gata să-l să critice pentru prima de asigurare, devine unul din asasinii Oceanului planetar. Nu-mi spune nimic. Îl detest. 12.00. Nava în marș cu motorul. Latitudinea 35°57 N. Longitudinea = 6°4' V. 12.15. Se începe manevra de ridicarea velelor. Se reduce viteza la 4.5 noduri. 12.20. Fregata spaniolă F 87 este aproape la travers în tribord. Echipajul urmărește manevra de întinderea velelor. 12.30. Trece un hidro spaniol. Probabil comunică ceva fregatei care scoate fum negru și se pune în marș spre sud. 12.50. Stopat motorul principal. Se navigă cu velele inferioare. Se trece de la drum adevărat = 270° la drum adevărat = 239°. Deci, începem să coborâm spre sud-vest. Este o simplă manevră a timonierului, bompresul vine lent în babord, orizontul Oceanului defilează abia perceptibil, se aud tur binele reactoarelor, este cald, avioanele argintii sunt acolo sus, în albastrul voalat, dar giraţia aceasta lină, îmi transmite o emoţie pe care abia o pot refula. Iată ora, minutul și secunda în care întorc spatele Europei, pentru cea mai dură și inedită aventură, dacă excludem războiul. Este aproape torid. Oceanul ne leagănă pe valuri de un verde greu, Africa și coasta marocană abia se conturează în pâcle, cerul încă sonor cade peste noi ireal.

— Vino la 239, a ordonat comandantul navei.

Timonierul de cart a răsucit timona și *Mircea* a venit la 239°. Sunt conștient până la ţipăt că destinul nostru comun se va schimba într-un fel pe care nu-l pot prevedea; dar se va schimba acolo în adânc și că acest „vino la 239°" ne va marea pe cei mai mulţi, pentru tot restul vieţii. 13.05. Terminat manevra velelor. S-au întins velele inferioare, gabierii și contragabierii, focurile 3 și 4 și vela strai mare. Vânt de mare larg.

Murele în babord. Deriva = + 3°. Viteza, 7 noduri. De ani visasem să navig în Ocean cu vele. Niciodată n-am legat acest vis de *Mircea.* Laborios, adusesem realitatea spre vis, cu energie, destule sacrificii materiale, dar greșisem fundamental, dimensionându-mi ambarcaţia pentru mări interioare. Un 7 metri este puţin probabil să aibă autonomia care să-mi permită o traversadă în alizeu. S-o iau de la capăt cu un 11 sau 13 metri, este prea târziu. Sau cine știe?… Stau la pupa. Soarele arde.

Tangajul și ruliul au scăzut simţitor. Se aude doar apa lingând bordajul. Se aud doar scripeţii, se aude doar vântul în arboradă, se aud doar miile de zgomote și sunete pe care numai urechea care le înţelege, le percepe, acele mii de zgomote și mii de sunete care fac din bark-ul construit de *„Bloom și Voss", o* fiinţă vie și specifică, total deosebită de celelalte nave de aceeași clasă construite de aceeași firmă. Totul este liniște.

Totul este vis. Totul este magie. Navigatorul tropăie și reia scandalul zilnic cu soarele. Îmi este atât de familiar tropăitul lui și acel: – atenţiuneee… stop! încât îl încadrez firesc în acest univers plutitor, atât de altfel decât tot ce trăisem până la

el. 14.00. Vântul din est-nord-est cu 14 m/s. Temperatura aerului și apei, egale. 16°. Presiunea atmosferică 768. Vânt rece. Soare fierbinte. Ne vizitează lăstuni și niște păsărici mici care seamănă cu codobaturile. Oceanul, Africa, doar con turul munţilor Atlas într-un altfel de cer, alburiu, legănând legende pe care nu le cunosc. De jur împrejur valuri ample, între care Mirc*ea intr*ă cu voluptate. Spuma lor spulberată de vânt. Un sunet nou al navei, solicitată de cu totul altă forţă.

Sentiment de măreţie. De grandoare. În tribord miile de mile ale Atlanticului. Nu realizez decât vag sentimentul pe care mi-l transmit aceste mii de mile de Ocean. Mă duc la comandă și urmăresc pe hartă localităţile de pe coasta marocană, rămase în memoria mea din lecturile adolescenţei, când evadam în carlingile celor care legaseră Parisul cu Dakar și Dakarul cu Rio de Janeiro. Mermoz să zicem și zicând Mermoz reînviu o întreagă epocă romantică și eroică a aviaţiei. Asilah. Los Cenizos. El Aaraich Moulay. Bon Selham. Kenitra. Tangăm și rulăm puternic. Toată arborada se tânguie în surdină. Încerc să mă acomodez Oceanului. Și gândului că sunt aici, lucru puţintel mai dificil pentru că, resorbţia mea în mediu se lovește mereu de memorie, de lectură, ca și când pustiul acesta sonor, turmen tat de valuri, orizontul acesta solitar, auster și festonat. Valurile îl festonează circular, ar fi o îngrămădire de caravele por nite toate la startul marilor descoperiri geografice și eu aș putea dialoga peste bord cu Columb și Magellan, aș vedea-o pe *Maria Galante* nava amiral a celei de a doua traversade. Ori m-aș lăsa iniţiat de Juan de la Cosa, cârmaciul și cartograful basc al expediţiei Alonso Ilojeda-Amerigo Vespucci. Și Vasco de Gama și Bartolomeo Díaz și Grijalva, Juan Ponce de Leon.

Gaspar Cortercal, toţi acei bărbaţi duri care ne-au lărgit istoria prin geografia descoperită de ei sunt aici, umbre fabuloase peste apele neliniștite. 17.30. Se strâng velele. Mai corect se reduce din velatură. Vela contragabier trinchet, velastrai mare, vela mare. 18.42. Se aprind luminile de navă cu vele în marș.

Și, aproape incredibil, extrăgându-mă din această stranie coexistenţă în istorie, la puntea centru se dă… film. Asta înseamnă că marinarii agaţă ecranul de dunetă, în bordul de sub vânt.

Sunt niște fotolii pliante, apoi băncile din sala de mese și în cursiva îngustă dintre puntea centru și teugă, timonierul Călin cu ajutoarele lui își montează aparatele de proiecţie. Echipa jul se așază pe punte. Desigur aparatul de proiecţie dă rateuri.

Sunetul nu se sincronizează. Se protestează, ori se râde. Asta mă transportă în cinematografele copilăriei, unde mai prinsesem celebrele comedii ale filmului mut. Apoi totul intră în normal și vedem un foarte frumos documentar artistic, „Cu tinereţea la prova” color, în care eroul este *Mircea* și echipajul lui dintr-un marș anterior, se pare în Italia și la Casablanca.

Sunt murmure când actualii locotenenţi majori apar acolo în chip de elevi caporali. Echipajul întreg se regăsește pe sine în filmul locotenent-colonelului Ostrovschi. Este un moment de detentă. Apoi vedem „Alexandra și Infernul” și dintr-o dată totul se răstoarnă, devine incredibil și în același timp fascinant. Pe ecran văd pajiști înflorite, văd satele adolescenţei, văd lunca Mureșului, ori pe cea a Timișului,

din Ocean răsare o lună imensă, roșie, catargele balansează cerul într-o oscilaţie amplă, constelaţiile se leagănă și când nava ia benzi mari, văd peste copastie valurile poleite cu solzi de aur roșu și totul este atât de ireal, de fantastic și insolit, încât îmi trebuie un efort opintit ca să-mi păstrez morga. Ca mai întotdeauna filmul trădează cartea. Laurenţiu Fulga nu mai este chiar Laurenţiu Fulga. Secvenţele incredibile amuză și din drama tice devin vesele, dar tonul general și peisajul Ţării trece peste noi un văl aproape material de duioșie și nostalgie, de dor și regret. N-am văzut niciodată un film în asemenea condiţii.

Probabil „Alexandra și Infernul" va rămâne un titlu legat pentru totdeauna de Ocean și noaptea tulburătoare care ne înconjoară. Un val încalecă copastia și udă copios băieţii așezaţi în bordul din vânt. Poieni cu margarete și, de jur împrejur, valurile. Noaptea, târziu, stau cu navigatorul și reluăm abecedarul astrelor. Sirius. Rigel. Regulus. Coborâm spre sud. Coborâm spre ecuator. Suntem în Ocean. Valuri ample. Lună. Și un sen timent profund, de măreţie care te integrează, de grandoare și forţă care-ţi stabilește exact punctul în spaţiu.

Joi 18 martie. Criză de singurătate. Entuziasmul întâlnirii cu Bartolomeii și Columbii s-a șters cu tix. Am senzaţia că sunt condamnat la închisoare pe viaţă, într-o insulă pierdută în Ocean. Brusc și fără avertisment plonjez într-un fel de spaimă a singurătăţii absolute. Am certitudinea că n-am să mă mai întorc niciodată. Că sunt ursit unei rătăciri veșnice în solitudinea apelor, în vreme ce pe ai mei îi încearcă toate primejdiile imaginabile. Un anume centru al fiziologiei mele fa brică imagini lucide cu amănunte stupefiante. O văd pe Stela lovită de un tramvai. Horia, cade în Argeș. Voica are febră și halucinează. Stau pe cușetă, n-a sunat încă soneria aceea care-mi sfredelește creierul, *Mircea* ia benzi mari, scârţiâe și se tânguie, sunt absolut inutil, izolat la peste o mie de mile de ai mei și, dacă nu mă smulg de pe cușetă, încep să urlu. De mare zorit de diavoli. Să n-am stofă de solitar? La ce dracu s-au gândit sir Francis, ori Alain Colas, ori Bombard, ori Gerbault în lungile lor luni de singurătate absolută?! Și cum și-au temperat imaginaţia? Ori sentimentul? Unde și în ce rezidă secretul rezistenţei la singurătate?… Aa, onorabile este ușor s-o ștergi englezește și să-l lași pe celălalt agonizând în cabina în care domnul Bill doarme încă, strângându-și puișorul cadrilat în braţe. N-am plecat decât de 13 zile. Mormanul de zile și de singurătăţi abia începe. Viermele tuturor îndoielilor abia a ieșit din ungherul în care l-a înghesuit viaţa mea cea de toate zilele. Am respins dintotdeauna absurdul, acceptându-l doar ca incident. Oniricul și halucinaţia, mi-am spus-o întotdeauna, ţin de starea febrilă, ori de aceea în care alcoolul lucrează încă tacit. Undeva, dominanta mea, perfect robustă și solară, optimismul meu ușor cinic și perfect realist a cedat.

Unde?! Și de ce? Să fie marea de vină? Numai după 13 zile? Ridicol. La loc comanda, domnul meu. Ţi-ai spus întotdeauna că ești propriul tău stăpân. Fără panică. Totul este confortabil aici, salteaua este o Relaxa, ai perdeluţe la cușetă, iată cărţile familiare pe birou, iată albumul și totuși, totul este o imensă absurditate,

cu atât mai șocantă cu cât totul de care aparţin se află în estul Europei, un punct atât de neînsemnat, încât nici nu-l pot însemna pe Planiglobul la scara 1: 18.000.000.

M-am iobăgit. Este evident. Haos în filmul imaginaţiei. Mă deconectez. Trec la automatismele cotidiene. Asta salvează. Bărbierit. Patul. Aranjat prin dulap. Totul este inutil și totul este ridicol. Cu atât mai ridicol cu cât am trecut peste jumătatea de secol, nu mai am vârsta experienţelor interioare. Știu care îmi este inamicul cel mai perfid. Știu acum, în zorii lui 18 martie, cine m-ar putea învinge pe mare. Știu cum se numește răul perfid care m-ar putea obliga să-mi revizuiesc pla nurile legate de mare. Monstrul tentacular, insinuant, capabil să mă macereze celulă cu celulă, monstrul vâscos așezat ventuză pe spiritul meu, codoșul imaginaţiei, îl știu acum, dar asta nu înseamnă că-l și neutralizez. Este aici. În cabină. S-a instalat temeinic. Și mă tem că n-are să mai plece, decât odată cu mine. Deci, calm. Să privim lucrurile în faţă, domnul meu.

Răul s-a instalat. Să coabităm în condiţii civilizate. N-are rost să fug. Nu numai că n-am unde fugi la propriu, dar sunt lipsit total de posibilitatea de a-l arunca peste bord pe celălalt.

Coexistenţa, singura soluţie demnă de noi, băiatule. Pe dunetă. Ocean de jur împrejur. Combustibil 68%. Apă 40%. Avem sub noi 1017 m de apă. Secundul mi-a citit „Ţara Făgăduinţei”. Ne amuzăm comentând-o. Apoi doctorul Săeșan își face turneul pe dunetă și-mi spune că nea Ivan refuză de 6 ani să iasă la pensie zicând mereu „este ultimul meu marș”. Iată un om și iată o idee. Cobor cu afurisitul de bloc notes, cea mai stupidă sculă, la infirmerie, unde valul verde de Ocean trece bolborosind peste hublou. În general întâlnesc figuri spectrale, bărbaţi sau tineri în pragul bărbăţiei, dominându-și eroic mizeria asta cvasicomună care se numește rău de mare. Mi-am dat tributul lui Neptun pe ziua de astăzi cu valuri aiurea și-l întâlnesc la infirmerie pe nea Ivan. În rigoarea titulaturii militare plutonierul adjutant sanitar Ivan Gheorghe, din Lunca-Ialomiţa. Se pare, decanul de vârstă al echipajului, 57 de ani. Biografia lui se subordonează verbului „a sluji”. Este, în structură, întru totul asemănătoare bio grafiilor subofiţerilor de la ‘77, ‘16 și a celor din al doilea război mondial. Acolo în Lunca, cerul se boltește peste marea de grâne fără să îndemne la asemănări cu cerul marin. Un unchi sanitar la marină îi determină viitorul. Școala de sub ofiţeri sanitari și din 1939 ambarcat. Războiul pe un distrugător. Din 1967 la *Mircea.* Nea Ivan are apă la un genunchi, suferă de boala lui Parkinson, în 1970 trebuia să iasă la pen sie. Are un fiu inginer agronom, horticultor la Moșneni. O întoarcere la pământ și tradiţie, pe altă scară de valori. Dintr-un lung șir de ţărani din Lunca nea Ivan este cel care-a tentat aventura. Nu în sine și nu de dragul exoticului. Există un devotament faţă de gestul militar. O pasiune pentru viaţa militară. Fără ele nu se poate concepe profesia. Nea Ivan trăiește și se definește prin ele. Este mai marinar decât mulţi

„Puntiști” ignorând tot ce ţine de ofensiva permanentă a mării, începând cu… răul de mare și terminând cu angoasele solitudinii. Desigur blocnotesul meu devine ridicol. Omul se definește nu prin această discuţie care-mi scapă de sub control,

pentru că mă farmecă de când m-am ambarcat ceremonia militară în care se consumă la bord viaţa acestui bărbat în pragul pensiei, ceremonie care ţine de ţinută, gest, atitudine, responsabilitate, ceremonie care-i umple viaţa, care-l încastrează în viaţa bordului, care-l face pitoresc și în același timp punct de referinţă. Doctorul mi-a spus că este la curent cu tot ce se publică în domeniul specialităţii lui. Ce poţi spune despre un om care s-a dedicat profesiei, care a existat prin ea și care acum, aflându-se în „ultimul lui marș”, face din fiecare zi, o zi etalon? Postul de radio retransmite muzică spaniolă înserată cu reclame. Suntem aproape în derivă, lochul mecanic nu înregistrează și navigatorul determină viteza navei cu…scândurica. Recte maistrul Călin stă la prova, acolo este în castrată o tăbliţă de cupru, la pupa alta, amândouă au un semn și distanţa dintre aceste semne se cunoaște. Călin face semn când scândurica trece de punctul de referinţă, Suciu dă drumul la cronometru și-l oprește când scândurica ajunge la semnul de la pupa. Așa făcea Columb și nu se poate spune că n-a ajuns în Lumea Nouă. Cu *Maria Galante* și flota de 17 nave care a constituit a doua expediţie, folosind alizeul de nord-est, traversarea între Canare și Duminica a durat 20 de zile, ceea ce, trebuie să recunoaștem, este un record. 16.20. Vântul a scăzut.

Se strâng velele. Ia sfârșit deriva. Bobi se interesează de *Hai-Hui 2.* Iată posibilitatea să evadez. Ne întoarcem la *Hai Hui,* la planuri, la construcţie și firesc, la Iacob, meșterul.

Cine nu-l cunoaște pe Iacob, acolo, pe malurile Siut-Ghiolului? 19.15. Navigăm cu motorul. Tangăm și rulăm copios.

Plouă. Luăm benzi mari. Poate peste 20°. Nu se poate circula decât agăţat de „ţinte bine”, ori sprijinit de pereţii cursive lor. Suntem la travers de Casablanca. 21.20. Se dă radiogramă la Las Palmas pentru pregătirea aprovizionării cu legume și fructe. Ca și acum câteva secole, Canarele joacă același rol.

Popas și aprovizionare înainte de traversadă. Noapte sumbră.

Oceanul geme, ori mai curând geme *Mircea.* Și Oceanul scoate un lung șir de sunete ameninţătoare. Prevăd o noapte dură.

Atmosfera din cabină este sufocantă și cleioasă. Veioza pare că plutește singură pe valurile care ascultate de aici, trezesc în navă ecouri tragice.

Vineri 19 martie. Orele 02.00. Mă alertează o lovitură grea în cocă. Un ciocan de apă. Dansăm. Și încă bine. Mă tre zesc într-o lume unde predomină sunetul. O partitură stranie, mecanică, forte, a motorului, a arborelui elicii, cu acompaniamentul motorului auxiliar și mecanismelor acestuia, ventilatoare, caldarină, apoi semnalele Morse de la staţia de radio, percutante și dramatice, apoi sunetul încastrărilor supra solicitate, apoi, lumea din afară. Oceanul și Vântul. Totul într-o simfonie tânguioasă, cu modulaţii când stridente, când într-un lamento surd. 04.47. Rafale de vânt cu ploaie mătură duneta. Sunt în costumul de opanol tras peste pijama. Carturile de navigaţie la posturi. Nava singură în furtună îmi amintește filme vechi, ori lecturi vechi și romanţioase. Ploaia trece peste punte pânze lichide de stropi sonori. Iarăși cad dosarele de pe birou. Cărţile le-am

evacuat de mult. Iarăși scârţâie mobilierul. Iarăși flutură perdelele ca într-o casă părăsită. Iarăși mă bărbieresc fixându-mi anatomia prin singurul punct fix posibil, genunchiul proptit sub chiuvetă. 06.30. Plouă torenţial. Un fum gri, lânos, atârnă deasupra Oceanului. Se formează brizanţi. Mănânc rapid. Reintru în costumul de opanol. Ies pe dunetă. Drum adevărat = 239°. Vânt în rafale cu 20 de metri pe secundă. Este ceva. Stropii de ploaie izbesc atât de puternic, încât răpăie pe glugă ca pe un acoperiș de tablă. Va lurile sunt adânci și *Mircea* intră între ele cu toată lungimea.

Amplitudinea ruliului este mai maro de 20°. Puntea udă îmi fuge de sub picioare. Vizibilitatea redusă sub 5 cabluri. Se aprind luminile de navigaţie. Se dă seminalul de ceaţă cu sirena. Totul este cum este până când începe sirena. Catargele pendulează puternic sub un cer cumplit. De fapt nu se mai poate face o distincţie netă între Ocean și Cer. Îmi dorisem clipa asta de când, la Playa sur Mer, am întâlnit Atlanticul într-o zi cu meteorologie asemănătoare. Cu deosebirea că atunci stăteam în mașină, foarte sigur pe cele patru roţi ferm blocate la capătul străzii care sfârșea pe dig. Aici, suprafaţa apei se continuă în văzduh printr-o perdea cenușie, o pânză de apă în suspensie, care amestecă ploaia cu stropii smulși de vânt de pe coama înspumată a valurilor și pe deasupra acestei pânze vânzolite, norii. Norii vâlvoi, despletiţi, furii ten taculare venind din largul Oceanului, jos, peste catargele lui *Mircea,* norii negri și nebuni, totul pe același fond sonor de bubuituri și extensiuni de molecule metalice, de huruit de motor și de apă ciocnindu-se de pereţi din oţel. 07.30. S-au stins luminile de drum. S-a oprit instalaţia Tyfon pentru da rea semnalelor de ceaţă. Nava în marș, latitudinea = 33°46 N, longitudinea = 09°56 W și drum adevărat = 239°. La 08.00 intră de cart locotenentul major Damaschin. Mă hotărăsc să-mi fac „cartul" cu el. Este cea dintâi furtună în Ocean. Și cea mai aproape de ziua echinocţiului. Spectacolul este grandios.

Anulează toate micimile. Ţine de măreţia universului, de perenitatea cosmosului, transcende raportarea la Terra, te reduce la valoarea reală, anulează ambiţia, complexele, te smulge din ierarhia locală și te proiectează într-un sistem de referinţă fixat între Zenit și Nadir. Mărturisesc, chesţiunea îmi dă sentimentul exact al dimensiunii mele și brusc, agăţat în „ţinte bine", măturat de rafalele de ploaie, refac una din ședinţele acelea penibile, când unii din confraţii mei obosesc lamentabil să-și împingă persoana în faţa istoriei. Cerul, norii, Oceanul suferă compartimentări ciudate. Văd întregul orizont împărţindu-se în zone de senin perfect, culoare verticale de senin, cu cer de un albastru pur și transparent, cu o fantă străluci toare până la suprafaţa valurilor, cu Oceanul de un albastru dens la piciorul acestei colonade de senin, apoi zone de nori și pereţi verticali de ploaie care se văd venind la asaltul lui *Mircea,* biciuind Oceanul, am senzaţia că asist la însăși esenţa oragioasă a unui întreg continent, văd ţări însorite și ţări bântuite de averse, văd imense culoare de lumină și imense zone răscolite de furtună, aversele vin, se aud ropotind pe Ocean, mitraliază nava și se duc spre Africa. Apa bolborosește în urma lor. Elicea scoate din adâncuri calupuri de lichid albastru, pe care le umple cu bule de aer. Puntea centru încasează cio canele de apă. Valurile

încalecă copastia. Prova se înfige în valuri, vibrând. Își începe urcușul aproape de verticală. Rămâne o clipă cu bompresul înfipt în norii lăţoși, ori în coloana de lumină vibrantă, ca apoi să plonjeze dincolo de val. La prova plouă torenţial. La pupa este soare. Apoi plouă peste tot.

Apoi este soare peste tot. Apoi alte trombe fumurii de ploaie vin cu 100 de kilometri pe oră din larg și nebunia se continuă, în mișcarea amplă a navei, ruliu și tangaj, tangaj și ruliu, aversă, soare, ciocan de apă și de la capăt. Comandantul navei îl schimbă pe secund care-a fost azi noapte de veghe. Comandantul marșului apare la răstimpuri dese. 08.40. A stat ploaia.

Benzi dincolo de 20°. 09.25. Modificat alura faţă de val din cauza ciocanelor puternice din prova tribord. 10.45. Vânt în rafale cu intensificări până la 20 – 25 m/s. Valuri foarte mari.

Redescopăr binefacerea bordului de sub vânt. Stau apărat de cabina comenzii. Comandantul navei îmi povestește anii de liceu la Tulcea, coleg de clasă cu fata pe care-a luat-o de soţie, încerc să mă extrapolez în Tulcea acelor ani, vine și rangul 2 Neiculescu, dintr-odată se aude bubuitul unui ciocan de apă, valul încalecă duneta, comanda și ni se sparge în cap, gata să mă smulgă, iar pe observatorul de pe comandă, gata să-l arunce în Ocean. Comandantul navei coleg de clasă și cu propria lui soră, îi cedează locul la facultate și se face învăţător la Niculiţel. Acum, murat până la piele, mărturisește că n-a întâlnit încă o asemenea furtună în Atlantic. Ascult vuietul arboradei și-mi economisesc vorbele. Deocamdată spun că vuiește grav. Până la uragan mai avem. 11.05. Plouă în rafale. Vizibilitatea scade la 8 cabluri. Comandantul încearcă încă două aluri faţă de valuri. Izbit în prova, *Mircea* se poticnește la modul cel mai propriu al cuvântului. Unul din elevii de cart la navigaţie zace lângă coșul navei. Îl chem pe Mihai, care cu aparatul acela împiedicat, se chinuie să tragă câţiva metri de peliculă. Bineînţeles Oceanul s-a demolat în cartul lui Pișta. 14.30. Valuri mari de 8 – 10 m. Rangul 2 Ștefănescu a navigat 6 ani în această zonă. Spune că n-a întâlnit o ase menea furtună. Asta mă consolează și cobor să mănânc ceva.

Sub punte se aude zornăitul veselei, totul zăngăne la bucătărie, bucătarul spune că i s-a vărsat ciorba de două ori, cabina cu obturatoarele închise seamănă a cavou, iar chiuveta exală cele mai cumplite miasme, drept pentru care mă duc să-mi plătesc tributul lui Neptun. Valurile bubuie izbind coca, per delele fâlfâie, mobila scârţâie și hotărăsc să-mi acord o oră de somn. Intru în malaxorul cușetei care mă pisează și pe faţă și pe dos. Cad în niște prăpăstii adânci și negre și vâscoase de somn, care durează zece minute, ori numai cinci. Spre seară îmi fac notele stând culcat. Vin marinarii să amareze fotoliul. După ei intră căciuliţa albastră a secundului și sub ea mutra lui de viezure iscoditor. Controlează amarajul și obturarea. Îmi spun că mă aflu într-o lume mai aspră și mai dură decât a minerilor, cu totul alta decât cea din ilustratele color, ori filmele cu corsari frizaţi și cu ţinută impecabilă.

17.00. Valuri foarte mari spală teuga, puntea ambarcaţiunilor și puntea centru. Creasta lor este la înălţimea bărcilor de salvare din borduri. Nava ia benzi de 20°.

18.00. Vântul real s-a rotit până la 350°. Cea mai bună alură în drum adevărat = 200°, cu mașina încet. Totuși atingem o viteză de 8 no duri. Pe acest drum nava are tangaj mic, loviturile valurilor sunt mai mici, dar ruliul este deosebit de puternic. *Mircea* ia benzi de 20°-26°. Veghea de la prova se aduce la pupa, pe comandă. Cartul de navigaţie format din elevi se reduce. Vântul și stropii de apă au distrus cele trei hărţi nr. 58 de la mesele de pe dunetă. 20.20. Început manevra de evitare de la distanţă a unei nave care trece stânga, descoperită în tribord la aproximativ 3,5 mile. 20.45. S-a revenit la vechiul drum.

Nava a trecut prin babord la aproximativ 8 cabluri. 21.50. Îmi completez jurnalul de bord. Din pricina ruliului și tangajului aspectul grafic al paginei este dezolant. Nu se poate spune că după 10 zile de furtună starea mea generală este pe deplin înfloritoare și că ucenicia într-ale marinăritului decurge la parametri scontaţi. Sunt pe cale să-mi fac un rechizitoriu aspru când se ciocane la ușă și rangul 1, inginerul Manea mă anunţă că au apărut fosforescenţele. Renunţ cu o plăcere vădită la autodafe, de altfel nu este numai viciul meu în această lume și urc pe dunetă. Cer dumnezeiesc. Constelaţiile licăritoare, suflate cu argint. Puzderie de stele. De jur împrejur Oceanul negru, vârstat de spuma valurilor și în spuma despicată de etravă, ori în siaj, sute de licurici, ori sute de lampioane chi nezești de un verde pal, conectate la un programator elec tronic complicat, caro stinge și aprinde orga de lumini cu o fantezie absolut fascinantă. Dacă stau la pupa, spectacolul atinge limita incredibilului. Lumina de poziţie aruncă pe valuri o dâră pală, spectrală. De jur împrejur foșnetul valurilor care saltă pupa nebănuit de mult, ori o cufundă într-o văgăună fosforescentă, tivită cu spumă, dând senzaţia că *Mircea* intră în imersiune, ca imediat valurile să rămână sub cocă și cerul spuzit și licăritor să se înalţe din Ocean, orizontul să se umple de cer și din nou de valuri înspumate și din nou de cer, oamenii de cart sunt doar siluete, se aude bătaia rit mică a pistoanelor, mai mult se simte în trepidaţiile punţii și glasurile observatorilor, la răstimpuri:

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Luminile prova ard bine… Bun cart înainte!

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Luminile pupa ard bine! Bun cart înapoi!

Catargele oscilează balansând uraniscul bătut în stele, acum de aur. Don Grig, rangul 1 Comănici, locotenentul major Damaschin sunt pe punte. Oceanul, cerul, *Mircea* între valuri ample și fosforescente. Vorbim de-acasă.

Sâmbătă 20 martie. 00.30. Nava ia benzi de 20°-25°, din cauza hulei puternice. Mă trezesc și-mi schimb amplasarea la relaxa. Bill doarme într-un abandon crispat. Este indecent să descoperi expresia cuiva care doarme pe o navă care ia benzi de 25°. Renunţ. Ies pe punte. Dumnezeiesc. Am început să mă obișnuiesc cu situaţia în care nu te poţi referi la niciun punct fix, nu te poţi sprijini de nimic fix, singurul element de referinţă oarecum stabil fiind tu însuţi. Duhul navei îmi spune că s-a

întâmplat ceva. Acest brav duh, acest halo șopotitor, acest ochi vigilent, această plasmă nevăzută care ne reflectă și încorporează, este de fapt alter-ego-ul lui *Mircea.* Comandantul marșului a împlinit, ori împlinește 50 de ani. Cei mai apropiaţi l-au trezit să ciocnească o cupă cu șampanie. Gestul conectat la acest univers mi se pare inegalabil și posibil doar aici, în plin Ocean și pe o asemenea hulă. Restul nopţii este un coșmar greţos. Sunt bătut, molestat, trântit cu capul de pe reţele cușetei, fotoliul se răstoarnă, ușile dulapului se deschid și bat, lui Bill îi mai cade ceva pe ficat, nu știu ce naiba mai poate să-i cadă, pântecul navei este plin de toate zgomotele posibile și de toate odorile imaginabile, iar podeaua cabinei noastre s-a umplut cu de toate, începând cu pantofii mucegăiţi deversaţi din dulap. Îmi spun că Oceanul și-a făcut de cap destul, că este cazul să se potolească și că o oră de somn adevărat ai fi o minune. De dimineaţă, staţia de amplificare anunţă evenimentul. Comandantul marșului este felicitat.

Don Tomiţă îi cântă ariile preferate. Delegaţii de elevi și soldaţi îl felicită. O facem și noi, la salon, ne-am îmbrăcat festiv, rangul 1 Hârjan este emoţionat, oricum, o jumătate de veac este o jumătate de veac, din această jumătate de veac. 30 de ani i-a dedicat marinei și când la o asemenea întâlnire sunt numai bărbaţi și acești bărbaţi sunt soldaţi, lucrurile sunt cu totul sobre și grăitoare. 10.25. Se dă comanda „la posturile pentru manevra velelor”. 10.35. Se începe lucrul în arboradă pentru ridicarea velelor. Nava ia aceleași benzi ample. Echipajul lucrează pe vergi în condiţii acrobatice. 10.54. Începe navigaţia cu vele. Stopează mașina. S-au întins focurile 3 și 4, vela trinchet și gabierul trinchet, vela strai mare, vela mare, gabierul și contragabierul mare. Vânt de larg din tribord cu 9 m/s. Deriva = – 2°. Viteza navei = 4 noduri. Stau la pupa, gol până la brâu și-mi fac notele. Doctorul Săeșan citește „Traumatismele toracelui”. Tomul este impresionant. Îmi comunică o statistică a victimelor făcute de automobil în S.U.A. Franţa, R.F.G. Și la noi. Cifrele sunt uluitoare, dar pe Oceanul pustiu, traumatizat de hulă, nu-mi spun nimic. Scripeţii scârţâie, arborada geme, *Mircea* urcă și coboară pe val și dacă n-ar fi vântul, ar fi fierbinte. Miroase a iod, a plancton râs colit. Băieţii, începând cu Bill, mă întreabă cum va fi cartea.

Îi simt solidari la destinul notelor prizărite pe care le fac zilnic. Asta aș vrea s-o știu și eu. Dar mai ales aș vrea să mi-o spună ei. Lui Bill îi umblă prin cap tot felul de formule, îmi picură insinuant câte-o idee; ori o jumătate de idee; acum este cald și mă bucur intens de soare, de val, de navigaţie.

Nu-mi place rolul de bagaj, l-aș fi preferat pe cel de marinar de rând, asta este și la 11.50 navigatorul anunţă prin staţie marele eveniment cosmic: echinocţiul de primăvară. Deci din această clipă, când soarele are declinaţia 09°.00z, începe primăvara astronomică în emisfera de nord. Comandantul marșului se poate socoti un fericit. În emisfera sudică începe toamna astronomică. Suntem în punctul determinat de coordonatele geografice 31°25 lat. Nordică și 12°49 long. Vestică la 1 057 mile de coasta Marocului, între cap Ghir, la sud de Agadir și cap Sim. Pe coastă, spre sud, Sidi Ifni, mai la sud. Sahara spaniolă, în interior Sahara algeriană.

La masă, mai avem doar 250 de mile până în Canare, dis cutăm ceea ce este

de făcut și dacă se poate face ceva în legătură cu prevenirea echipajului în materie de… escală. Suntem aici 186 de bărbaţi și Las Palmas, mai mult decât alte porturi, oferă toate tentaţiile posibile în materie de prostituate. Experienţe mai vechi pentru potolirea instinctului cu bromură au dus la rezultate regretabile. Inhibiţie, forme dra matice ajunse până la limita impotenţei. Oricâte arabescuri s-ar face în vorbe, chesţiunea rămâne deschisă. 15.40. Nava comercială spaniolă *Fernanda* trece prin tribord. Ne salută cu pavilionul. Răspundem. 20.00. Cu toată hula se instalează mașinăriile cinematografice la puntea centru, ecranul și vedem filmul lui Sergiu Nicolaescu „Un comisar acuză". 23.30. Începe manevra de strângerea velelor. 23.43. S-au strâns velele în strângători. S-a început navigaţia cu motorul. Nu știu cum poate fi scrisă o asemenea carte de călătorie, când tu însuţi trăiești o experienţă unică, rigorile încorsetează, totul este oficial și antecalculat, oamenii sunt reticenţi, programul riguros. Văzând și făcând.

Duminică 21 martie. O noapte adâncă, purificatoare, și spre zori o neliniște surdă care mă scoate pe punte. Știam. Îl presimţisem. Pământ! Nori stranii, în cunună. Printre ei mănunchiuri de raze căzând pe Ocean. Proiectate pe o insulă cu faleza înaltă, roșiatică, o insulă plutind pe apele reverberând lumina în trecerea zorilor, un ciudat pământ tăcut, plin de mister și poezie. Insula Lanzarote, din arhipelagul Canarelor.

Disting un freamăt nou pe întreaga navă. Echipajul este preocupat de bordul babord. Mă duc la comandă să văd ansamblul, pe hartă. Arhipelagul, nu văd decât insula Alegraza și mai la sud insula Lanzarote, se continuă spre sud cu insula Fuerteventura, de aici spre vest, deci spre Ocean prin Gran Canaria, insula centrală a arhipelagului, Tenerife, Gomera, Palma și Hierro. Navigăm ca-ŋ vis și văd acum ceea ce este trecut numai pe harta de navigaţie. Defilează prin babord Isla de Montana Clara, Graciosa și stâncile Roque del Infierno ordel Oeste. Dincolo de ele, creste împinse violent spre cer, purtând deasupra cununi de nori, un braţ de Ocean și coasta marocană și a Saharei spaniole cu Takoumba, Cap Dra și celebrul în istoria liniilor aeriene din această parte a lumii, Cap Yubi. La sud de arhipelag, capul Bojador. Între Lanzarote și Fuerteventura (strâmtoarea) Estrecho de la Bocayne. Arhipelagul cu noscut din antichitate. Populat cu triburi legate de populaţiile berbere. Cucerirea începe în 1478 prin căpitanul spaniol Juan Rejon. Spadei i se alătură un cleric fanatic din dioceza San Marcial de Rubicon (Lanzarote), Don Juan de Frias, care obţine mutare diocezei din Spania în Las Palmas în 1485. Cucerirea insulei Gran Canaria este definitivă în 1483 prin Pedro de Vera, după o bătălie sângeroasă la Arucas, unde moare eroic șeful autohton Doramas. Iată-ne deci în pragul unei lumi noi la nord de Tropicul Racului, în iminenţa Africii, de minată de spanioli de aproape cinci veacuri, o implantaţie europeană și catolică în Africa arabă și musulmană, deocamdată doar insule și stânci purtând gulere de nori, Oceanul și activitatea febrilă a echipajului. 09.00. Se trece la curăţenia radicală a navei. Staţia de radio a fost toată noaptea în legătură cu Tara și Las Palmas. Nava are în program o escală tehnică, înainte de traversadă. Autorităţile spaniole au

făcut un program care depășește escala tehnică. Echipajul va vizita insula.

Se vor face vizite oficiale la autorităţile insulei și acestea vor veni la navă. Încerc să-mi găsesc un loc unde să-mi fac notele.

Imposibil. Toate punţile sunt invadate. Se bricue (recte se freacă lemnul punţilor cu nisip) se furbișează alămurile, furtunele au intrat în funcţiune. Sub punţi același lucru. Nea Ivan este pretutindeni în sectorul lui de curăţenie. Se face o curăţenie crâncenă. La cabină Marcel se desfășoară ponderat. Ne învârtim unii după alţii în spaţiul liliput. Am devenit vorbăreţi.

Aranjăm cărţile, pliantele, aerisim dulapul. Bill mă aranjează la tonsură, studenţește, cu mașina de ras, făcându-mi la spate un breton de toată minunea. Apare în inspecţie nea Ivan. Își vâră degetele prin toate încastrările și, stupoare, le scoate pline de praf. De unde dracu praf pe Ocean, monologhează Marcel, pus din nou la treabă de necruţătorul nea Ivan, căruia îi tremură mâinile și capul, dar își exercită atribuţiile cu știinţa veche a amănuntului. Marcel aduce „Perlan" și reia spălatul lambriseriei, lămpilor, furbișatul hublourilor. Văd prin hublou insula Lanzarote. Navigăm cu vele. Vine secundul și-mi cere o poză pentru legitimaţie. De unde naiba? Scot poza de pe carnetul de membru al Uniunii Scriitorilor. La 12.45 adunare la pupa. Găsesc, naiba știe unde, informaţia că arhipelagul a fost descoperit de normandul Jean de Bethencourt în 1402 (epopeea normandă este una din pasiunile mele secrete și nu-mi închipuiam că au ajuns atât de departe spre sud) și că a devenit spaniol în actele cancelariilor europene în 1479 după tratatul de la Alcacova. 12.45. Se intră în front. Onorul. Comandantul marșului prelucrează ofiţerii și „civilii" în legătură cu programul și normele de conduită. Este o navă militară, într-un fel elocvent un reprezentant al Ţării. marea mea șansă este că am fost soldat de profesie și căpitanul în rezervă îl pune la locul lui pe domnul care ricanează, care este gata cu butada și ironia, pe nonconformistul și etc. Aflăm programul.

În babord Fuerteventura. Oceanul începe să foșnească. La verticala insulelor, nori. La postul de radio, Las Palmas. Muzică explozivă, solară. Se pare că nu vom mai vizita Recife, în Brazilia și vom naviga direct spre Venezuela, în mare, drumul urmat de Columb până în Antilele Mici. Durata, 35 de zile.

Hm! După masă se scot ţinutele din chesoane, se aerisesc, se perie de mucegai, se calcă. Dacă pe un velier dotat cu aparatură modernă de navigaţie și transmisiuni, pe caro în fiecare dimineaţă se comunică un buletin de știri din ţară, pe care se face duș cald și se văd filme color, după numai 17 zile de navigaţie vederea pământului și iminenţa escalei trezește o asemenea stare febrilă, ce trebuie să fi trezit la echipajele caravelelor, compuse din analfabeţi, unde astro nomie și matematică știau piloţii, câteodată căpitanii, unde nu se alcătuiau menu-uri după tabele știinţifice, nu existau camere frigorifice, frigidere, tranzistoare, bucătării electrice, nu circulau reviste sexy, iar căpitanii aveau drept de viaţă și de moarte. După o formulă existând până târziu în secolul nostru, încă actuală în alte marine, potrivit căreia între Dumnezeu și comandantul navei, nu există decât „pavilionul", dictatul absolut, nu rău în situaţii limită și exercitat de un om normal;

dar aberant și insuportabil atunci când se exercită zilnic, în toate fleacurile de oameni cu psihologii patologice minate de ciriza autorităţii, de alcoolism, ori de refulări stranii și perversităţi nocive, făcea din viaţa pe navă un infern.

Salamastra, legatul la catarg, spânzurarea de vergă, dicta tul pumnului și al cuţitului aduceau în marină doar aventurierii și disperaţii, iar pe navele majestăţilor lor, ocnașii. Văzute din perspectiva asta, debarcările în trombă ale echipajelor lui Columb, goana sălbatică după femei, apă și mâncare, întoarcerea lor aproape de condiţia primitivă are, dacă nu scuze, explicaţii.

Circul pe toată nava, de la pupa la prova și retur, pe punţi și sub punţi. Ceea ce constat dincolo de febrilitate este decenţa. S-a schimbat ceva în structura acestor tineri, ori mai vârstnici marinari. Ceva ce ţine de esenţial. O profundă umanizare a viziunii lor generale, dublată de o curiozitate de intelectual neliniștit și nemulţumit cu date generale. Există un progres real în ordinea morală de la generaţia mea de cădeţi, la generaţia lor, dincolo de politic; ori tocmai interdependent de politic. Au mai puţin stil militar, de altfel procesul de trecere de la starea civilă la cea militară seamănă mai mult a dădăceală de pension, decât a școală militară, obsesia asta a convingerii mănâncă nenumărate ore de elocinţă pedagogică, nu totdeauna cu efectul scontat; dar dacă le lipsește ceva în stilul militar, au câștigat în maturitatea cu care judecă și apreciază viaţa în general și viaţa lor de marinari în particular. Desigur, nu sunt îngeri și ar fi catastrofal să fie îngeri.

Argoul lor este condimentat, există la ei arhetipuri: tocilarii, fata bună la toate, chiulangiul, infatuatul, băiatul lui tata, ori nepotul lui unchiu, oracolul din Delfi, fără ei n-ar exista culoare, dincolo de particular există însă echipajul anului 1976, îmi notez asta și am de gând să văd acest echipaj la uscat, după ce l-am văzut pe mare în toate ipostazele posibile. Desigur, rangul 2 Pană este cu elevii, după cum rangul 1 Comănici este cu cei de la Școala de maiștri. Rangul 2 Pană, planoristul, îmi amintește unul din instructorii din „S.O. Av".

Meticulos până la exasperare, ne instruise cu atâta perseverenţă încât după un an de cazarmă, învăţasem meseria și pe faţă și pe dos. Paradoxal, ca să poţi lansa o torpilă la minutul II + 3, trebuie întâi să-ţi intre în reflex încheierea nasturilor de la tunică, a absolut tuturor nasturilor și să porţi cascheta cu viziera la 0°, pentru că, dacă o porţi șui, în mod sigur vei și trage șui, vei trăi șui, vei sta pe vergă șui și ar fi ridicol să mori șui.

Culeg toate aceste adevăruri militare imbatabile și cobor să-mi scriu scrisorile cu o singură destinatară. Mâine vom primi poșta. Mâine vom simţi uscatul ferm sub picioare. Depistez un anume grad de tensiune, i-aș zice moderat, instalat lacomand a. Tovarășul protocol este aferat și grăbit. Se fac listele de învoiri, se completează invitaţii, se scriu legitimaţiile, se fac notele de alimente proaspete, agentul „Navromului" va aduce la bord ofertele *chipchandlerilor,* agenţi care aprovizio nează navele, rutina comodă a marșului se întrerupe și se pun *o* mie și una de probleme, începând cu aprovizionarea, facerea plinurilor la apă și combustibil și… reprezentarea. Aflu că un dolar se convertește în 50 pesetas, că Las Palmas este portofranco, că se va purta ţinuta bleumarin cu coafă albă, că s-a dat program de

baie. Îl întreb pe Bill pentru ce aspect vestimentar optează. Nu s-a decis încă, dar îl văd umblând la cămăși viu colorate. Mustăcesc. Cam epatante pentru sobrietatea unei nave militare. Apoi înserează sub un cer opac, cu insulele arhipelagului mereu în babord, apropierea de Gran Canaria făcându-se la noapte, ca mâine, la ora și secunda fixată de comun acord cu autorităţile spaniole, să intrăm în port.

Rămân în cabină. Miroase a curat și a detergenţi. Lumina familiară și intimă a veiozei. Stăm mai mult în derivă. Dansăm ușor. Este liniște. Aud apa clipocind. O senzaţie stranie, dureroasă și neliniștită mă stăpânește de cum scriu cele dintâi cuvinte ale scrisorii, care mâine, va zbura spre casă. Târziu, de pe dunetă, se văd sclipind farurile de pe promontoriile în sulelor, aerul salin aduce miresme vagi de vegetaţie și înţeleg cu luciditate rece că s-a încheiat cea dintâi etapă a periplului, poate niciodată repetabil. Stau la pupa și rememorez plecarea din Constanţa, ziua aceea sumbră cu vânt tăios, scitic, o văd pe Stela ţinându-l alături pe Horia, ninsoarea ireală, noaptea, în Marea Neagră, trecerea prin Bosfor, podul uriaș care unește cele două continente, moscheia albastră sub crepuscul, Egeea și insulele ei, cap Maleas, Mediterana, coasta Spaniei și Gibraltarul în lumina roz de flamingo, totul populat de galere și galioane, de caravele și calce. Mediterana, drumul care leagă o parte din marile civilizaţii ale lumii. Apoi ascult noaptea și aud glasul omului din gabia caravelei *Santa Maria,* vestind: pământ. De zece ani Islas Canarias sunt spaniole și Columb se pregătește să-l întâlnească pe guvernatorul majestăţilor prea catolice.

Steaua polară este încă la locul ei pe boltă, Oceanul își deschide nesfârșirea în tribord și mâine debarcăm în Gran Canaria.



GRAN CANARIA

Eudox din Cyzicus, un negustor grec neliniștit, după ce navigă în Egipt trecând istmul care separă Mediterana de Marea Roșie și navigă în lungul coastei arabe,

se hotărăște să ajungă în Indii, dublând Africa prin vest. Tip laborios, ingenios și în treprinzător acest Eudox care pleacă din Cadiz. Aflăm de existenţa Canarelor cunoscute de pescarii din Cadiz din secolul ÎI î.e.n. Prima lor descriere aparţine regelui maur luba al II-lea mort în jurul anilor 23 î.e.n. Canarele, Azorele și Madera sunt trecute pe Harta Catalană din 1375. Harta Catalană pune Canarele în centrul unor drumuri radiale și desigur este plină de desene pitorești. Portughezii își termină reconchista cu două secole înaintea spaniolilor la 1249 și la jumătatea se colului XIV, o expediţie portughezo-italiană redescoperă la narele pentru interesele marei finanţe. Regele portughez Diniz I este și un mare constructor de corăbii. Din secolul XIV portughezii fac curse regulate în Canare. În 1415 are loc expediţia portugheză de la Ceuta, la care participă infantele Henrique. Infantele are 20 de ani și va deveni un organizator de expediţii care va intra în istorie sub numele de Henric Navigatorul și va putea deveni Henric Navigatorul după ce mai întâi va deveni Marele maestru al ordinului lui Hrist și se va retrage la Sagres. Nava cu vele portugheză pe care-o vom întâlni în Bermuda se numește *Sagres,* amintind epoca formidabilă a dezvoltării navigaţiei la portughezi.

Cam asta știu despre Canare, astăzi luni 22 martie orele 05.30 când ies pe punte și cad în plin spectacol feeric, nebănuit aseară. În tribord, Oceanul. În babord, Gran Canaria și Las Palmas, capitala insulei și a arhipelagului. Adică ghirlande de lumini tivind marea și ridicându-se în terase, curgând din înălţimi spre mare în râuri paralele, ori sinuoase, o liniște perfectă, suntem în derivă și marea de lumini din babord stă într-o liniște perfectă, apoi, după ce emoţia și încântarea devin rezonabile, încerc să descifrez conturul orașului și fizionomia lui, lucru ușor din moment ce fiecare bulevard și fiecare stradă au contururile decupate din noapte prin acele puncte dese de lumină care sunt lămpile cu neon. Este un splendid joc electric, pentru cunoașterea orașului Las Palmas. O linie de lampadare galbene. Faleza. Probabil un bulevard. Se văd farurile automobilelor care defilează rapid în ambele sensuri. Se văd balizele luminoase care marchează intrarea în port. Pe fa leză coboară râuri de lumini din care se ramifică alte râuri de lumini, perpendiculare pe cele dintâi, adică străzile de pe te rasele etajate spre interiorul insulei. Fantezia geografiei recunoscute conduce la fantezia după care urcă, coboară și aer puiesc străzile și, odată cu ele, lampadarele.

Plutim într-o pâclă lăptoasă și umedă care așterne o pe liculă de apă sărată pe suprastructuri, umezește stofa și pielea obrazului, învăluie nava, Oceanul și insula. Întregul univers plutește în această exalaţie salină și încerc să mă detașez de mirosurile navei și să separ aromele venind de la insulă. Este un timp incert în care se face ziuă. Cerul se decolorează vag.

Nu pot renunţa la ceremonia zorilor ori a amurgurilor, la un plicarea în ciclul diurn, ori în cel al anotimpurilor. Ar însemna să renunţ într-un fel la istoria spirituală a speciei. Apar contururile abrupte ale unor munţi înalţi, vulcanici, având văi profunde prin care se târăsc vălătuci cenușii de nori. Dinspre în sulele din larg vine un *ferry-boat* alb, iluminat strălucitor.

Aduce probabil pe cei legaţi de afaceri în Las Palmas. Trâmbe de raze,

colonade de lumină căzând din vârful unui trunchi de piramidă, fixează insula într-o luminescenţă ireală. Fenomenul parc congenital acestor insule vulcanice, dominate de munţi înalţi mereu încununaţi cu nori. Din larg apare o navă militară spaniolă. La bord se poartă ţinuta bleumarin cu coafă albă.

Pe dunetă, nervozitate. Este o intrare într-un port total necunoscut, manevra de acostare poate să se complice și la 07.10 vine la *Mircea* din portul militar, o șalupă care aduce pilotul.

Las Palmas iese din anonimatul nopţii. Văi aride. Blocuri. Mereu blocuri filigranate, încastrate într-un teren abrupt, etajate pe terase, pierzându-se în profunzimea văilor sinuoase care conduc spre interior. Faleza pe care automobilele filează în șuvoi. De aici, din radă, orașul se dezvăluie în perspectiva lui istorică. Mi-e foarte ușor să-i determin vârstele, după stilul construcţiilor. În prova, deci spre sudul insulei, care este aproape rotundă, Puerto de la Luz, portul vechi, pentru că este dominat de zidurile cenușii ale unei fortăreţe și nou, pentru că acolo sunt elevatoarele și mulţimea de nave legate la cheu și tot acolo se văd acoperișurile negre ale magaziilor portuare. În babord orașul nou. Blocurile strângând între ele vile colorate vesel în verde vegetal, ori în albastru violent, cu pereţi de sticlă spre Ocean, căţărate pe denivelări și vegheate de palmieri. Palmierul, arborele care merită un poem. Ziua este cenușie. Soarele n-a reușit încă să spargă norii. Spre pupa, între faleză și coastele abrupte, la sud de frontul blocurilor, orașul vechi. Clădiri masive în stil spaniol peninsular, turlele încenușite ale unei catedrale, festoane albe, acoperișuri abrupte. Din radă se aude un salut dat cu sirena. Căutăm înfrigurat în masa de nave de toate categoriile, ancorate acolo.

Prove imense de oţel, castele albe, flancuri cu pitura scorojită, ori sărită, nave care-au înfruntat Oceanul planetar, un sentiment acut de nostalgie și dor de ducă, o inefabilă tristeţe, o diluţie în atmosfera salină, mirosind a iod, a alge, a catran, a motorină, sirena aceea sfâșiind dimineaţa și binoclul se fixează pe o provă înaltă unde scrie *Galaţi.* Pescadorul românesc *Galaţi.* Parcă am fi întâlnit fiecare pe cineva drag și apropiat. Se instalează brusc o exuberanţă familială, de aniversare fericită. Desigur se observă cu stricteţe legile marinărești.

Pavilionul spaniol flutură la catarg. Echipajul se află la posturile de manevră, în poziţia de repaus. *Galaţi* ne trimite un ultim salut, ceea ce face ca totul să-mi devină apropiat. Am senzaţia că intru a nu știu cita oară în acest port alb, înţesat cu nave sub pavilioanele tuturor continentelor. *Galaţi* înseamnă și el România. Sentimentul este intraductibil în cuvinte. Emoţia mă gâtuie la modul cel mai propriu și penibil. Îmi spun că dintr-o ţară uitată de lume în niște Balcani incerţi și veșnic explozivi, revoluţia a făcut una omniprezentă în circuitul mon dial de valori. 07.13. Dublăm farul de intrare în portul Las Paimas. Se ridică spada lochului de la apă. Intrăm în portul Las Paimas. Cargouri. Nave de pasageri, albe. Forfotă de șalupe și bărci de pescuit. Pe faleză, automobilele. O plajă cu câteva umbrele multicolore. Un port de yachting, cu hangare și pe nisip ori la geamanduri, cutere, yowl-uri, hetch-uri, sloop-uri 07.26. Acostează la babord șalupa pilot. Se ambarcă pilo tul. Semnalizatorul coboară pavilionul „Golf” și ridică pavilionul „Hotel”. 07.28. Șalupa militară L.P. 1 –

4 cenușie, care vine din portul militar, acostează la babord. Marinarii sunt în ţinută albă. Unul din ei poartă barbă tunsă „regulamentar. Urcă la bard ofiţerul de legătură spaniol. Elevii sunt la front. O fi ţerul poartă mănuși, este înalt, ars de soare, sobru și glacial. 07.36. Se începe manevra de acostare la dana 40. Urmăresc manevra. Măiestria cu care ai noștri bat bandula la cheu, unde se află o echipă de muncitori care trag parâmele și le fixează.

Vine aproape o barcă de la pescadorul românesc, cu pavilionul tricolor la baston. Virează și se întoarce. Ne-a recunoscut, îmi spun. Activitate febrilă la bord. Căpitanul portului este la navă.

Se întind furtunele pentru alimentarea cu apă și combustibil.

Cheul este lung și îngust. Acostează o navă comercială *Abidjan,* de pe care coboară un soi de piraţi malaezi, pletoși, desculţi, doar în pantaloni, bărboși și evident slinoși. Densitatea mașinilor din coloanele de pe faleză este la limită. Percep zgomotul orașului și al portului. Folai împlinește 38 de ani. I-am cântat încă de dimineaţă „mulţi ani trăiască. Situaţia de „civil" fără ocupaţie exactă începe să mă incomodeze. A trecut ora confesiunilor. Oamenii privesc atenţi, încep vizitele oficiale.

Hotărăsc să adopt tactica dispariţiei temporare, combinată cu aceea a încadrării milimetrice în program. Este, îmi zic, tac tica menită să-mi menajeze susceptibilităţile. Înţeleg că nu legarea la cheu înseamnă și descinderea, așa că aștept, cum așteaptă toată lumea. La 08.35 cele două nave militare din port scot fum și fac manevra de plecare de la cheu. Se aude fluierul care ordonă la front. Rangul 2 Ștefănescu, de serviciu, ordonă „La front în babord. Echipajele se salută. Navele spaniole iau largul. Echipajele lor sunt în alb. Forfotă de șalupe. Cobor la cabină, conform tacticii stabilite. Îmi fac notele. Știu că agentul Ancona este la bord, dar nu știu că el aduce scrisorile. Ușa se deschide brusc și apare figura radioasă a vecinu lui din cabina de vis-à-vis e.r. L Manea… — Am două scrisori! Am două scrisori! Omul este cărunt, în pragul pensiei, la capătul unei cariere. Bucuria îl face adolescentin: – Am două scrisori! îmi arată plicurile. Îl invidiez. Eu n-am nimic și parcă îmi cad în cap toate suprastructurile, plus catargele. Sunt gata să mă declar oropsit, uitat] a capătul lumii, ostracizat, inutil și etc. Îmi spun că m-am cam dedulcit la vatră, că starea de campanie nu-mi mai priește, că slabă nădejde s-o fac pe solitarul. Îmi cam bat joc de această suprasensibilitate fără să simt însă efecte salutare și imediate. Sunt invitat în cabina secretarului de partid unde-l felicităm pe doctorul Săeșan. Cel dintâi ceas de escală ne-a împărţit în fericiţi (cei cu scrisori) și nefericiţi (cei fără scrisori). Aceștia din urmă, bravăm, arborând mutre de lupi de mare plini de flegmă, roși de mizantro pie și blazare. Desigur, femeile noastre sunt niște eretice, ele poartă toate greșelile începând cu păcatul originar și terminând cu păcatele poștelor internaţionale. Don Grig este și el radios. A primit scrisori și parcă ne face sic. Pentru că nava este acostată cu bordul tribord la cheu, noi putem ţine obtu ratoarele și hublourile deschise. Sporovăim. Prezenţa uscatului încă inaccesibil, pune probleme de stăpânire de sine. Comandanţii au plecat să facă vizitele protocolare. 11.45. Intră secundul care de la acostare tropăie pe toată nava,

absolut tot ce ţine de realimentare, aprovizionare, documente și scripte, căzându-i în sarcină. Din ofertele făcute de shipschenderi a ales-o pe cea mai avantajoasă. Aici nu se pierde vremea, fie care secundă pierdută însemnând dolari pierduţi. Ritmul este drăcesc. Negustorii se urcă în mașină și demarează, ca peste o jumătate de ceas să apară autodubiţa cu alimentele. Se ambarcă lăzi cu mere Starkinson, portocale, banane, pătrunjel, ceapă, varză, cartofi englezești rezistenţă la umezeală, totul cu miros de grădină și proaspăt. Deci după ce-am văzut aceste trufandale luând calea camerei frigorifice, spectacolul este de rafinament, mă întorc la cei din cabină, doctorul este emoţionat și… apare secundul, transpirat și radios: – Nu mă între baţi de ce-am venit? Își ţine mâna la spate. Râde. Am două scrisori. Dintr-odată dispoziţia mizantropă se metamorfozează, îmi declin calitatea de oropsit, ostracizat, inutil și etc. Trec în categoria fericiţilor. Îmi vine să-l îmbrăţișez pe secund. El este cel care primește scrisorile de la agent sau căpitanul portului, sau de la amândoi și le distribuie, deci, el este, aici, la navă și în primul ceas după acostare, omul care împarte bucu rii. Slavă secundului. Este clipa aceea profundă, a întoarcerii acasă. Nu mai aud sirenele, zgomotul confuz al orașului ne cunoscut, nu mai sunt în Las Palmas din Gran Canaria, sunt acasă, cu toate cele familiare și dragi. Îmi cer scuze și mă retrag în viteză. Cabina se umple de universul acela unic, care de aici dobândește valorile definitivului. Paginile, multe, sorise cu litere clare, rotunde și cursive, dobândesc valori incredibile. Ca întotdeauna, Stela este la post. Bănuiesc că are ne cazuri cu Eugenia, mătușa mea foarte bolnavă încă de la plecare, nu mi-o spune, dar bănuiesc. Știu în aceeași clipă că vraful de scrisori ajuns la navă, a adus echipajului același sentiment ireductibil și că veștile sunt totuși vechi de cel puţin 10 zile, cu toate că poșta aceasta spre Canare a funcţionat impecabil. Desigur notez câteva gânduri legate de scrisoarea în sine. De organizarea poștei internaţionale. De necesitatea aceasta umană de a nu fi singur și de a comunica, de setea asta de a comunica prin care se explica într-un fel destinul speciei. 12.45. Urcă la bord autorităţile militare și civile ale insulelor. Garda de onoare aliniată la puntea centru. Marșul de întâmpinare înregistrat pe bandă și transmis prin staţie.

Onorul cu sifleea. Oaspeţii sunt primiţi la salonul toaletat de ieri. Am o ședinţă conspirativă cu doc Grig. Vom fi la uscat printre primii. Nu ne vom cruţa picioarele. Vom vedea totul în mare, apoi pe bucăţi, apoi pe părţi, apoi în ansamblu.

Intenţionăm să fim amândoi, comunicăm rapid, nu avem alte însărcinări de serviciu, așa că, după ce mâncăm la careul maiștrilor (careul ofiţeri și salonul sunt cu protocolul) suntem gata de start, cu aparatele foto pe după gât. Eu am două. Unul cu film color, altul cu alb-negru. O ploaie densă ne înmoaie entuziasmul. Ne întrebăm dacă vom ști să mai umblăm. Mă înarmez cu stupidul acela de bloc-notes și la 14.50… demarăm.

Contactul cu asfaltul în lucru al cheului este poticnit.

Cei dintâi pași pe teren ferm, ondulatorii. Îndatoritoare, autorităţile militare au remis lista localurilor acceptate, a celor interzise ca și a cartierelor rău famate. Face parte din protocol.

Cum nu port uniforma, gândul scelerat că voi călca premeditat toate aceste recomandări, îmi dă o satisfacţie juvenilă. Ni s-a atașat e.r. 1 Manea. Cheul este lung al naibii. La capătul lui, paza militară de rigoare. Acvatoriul este dreptunghiular, la cheuri sunt acostate nave uriașe. Cargouri, pescadoare, pasa gere japoneze sub pavilion panamez, multe nave sovietice, britanice, grecești. După ce trecem de magaziile din care autoridicătoarele încarcă o navă sovietică, ieșim în oraș. Îmi dau seama, în zona porto-franco. De fapt este un squar cu vegetaţie tropicală, gazon, flori necunoscute de un roșu carnal, cu frunze groase, cerate, cu magazine-gherete pe stânga, pe dreapta blocuri rectangulare și în faţă un cartier cu străzi înguste, urcând în pantă repede. Știu că dincolo de el este peninsula stâncoasă numită La Isleta. O piaţă paralelă cu acvatoriul: *Piaza ingeniero Manual Becerra.* Bravo. Blocuri noi, case vechi, un bloc abia construit care se pune în vânzare și… prăvălii.

Porto-franco egal prăvălii. Și prăvălii în Gran Canaria înseamnă patroni mai ales indieni, apoi arabi, apoi canarieni, dar în această zonă mai puţin. Sute de prăvălii, ori numai de dughene, în care sunt expuse mărfurile de pe cinci continente, începând cu survenirurile din porţelan, capete fioroase de piraţi, ori salbe de scoici, ori celebrele carpete cu lebede, arabi călări răpind o prea frumoasă sub clar de lună, ori vânând leul ca în tabloul lui Delacroix, care fac deliciul marinarilor și terminând cu aparatură de ultimă oră în materie foto, radio, de filmat, casetofoane și magnetofoane, apoi binocluri și ceasuri, apoi statuete japoneze dintr-un plastic gălbui, imitând fildeșul; ori chiar din fildeș, figurine produse de o industrie japoneză laborioasă, pielărie multă și scumpă, apoi Don Quijote în lemn, statuete de toate mărimile, pentru toate gusturile și pungile.

Machete, pumnale, centuri de cow-boy și totul de la început, începând cu casetofoanele, magnetofoanele, aparatele de radio cu tranzistori, de la cele liliputane, japoneze, la cele mari, prevăzute cu zeci de dispozitive produse de industria vest-germană, ori a Statelor Unite. Și lume! Mai ales turiști nordici.

Cu pielea ca racul, cu nasul jupuit, ele trăind pe picior mare la propriu, cam căloase, ori superbe perechi tinere, înlănţuite și halucinate, îmbrăcate sumar, jeans și bluze decoltate, jeans și sutiene, picioare goale în sandale, lucru puţin igienic, este totuși praf pe aceste străzi înguste, ticsite de omenire. Zăduf.

Un zăduf umed îmbibat de gustul eșapamentelor, viciat până la imposibilitatea de a respira. Miros de eșapamente, banane, cuișoare și vanilie, de mulţime transpirată și de cârnaţi uscaţi și ardeiaţi. Se vorbește în toate limbile pământului. Câţiva negustori indieni ne interpelează în românește. Probabil furnizorii celor de la pescadoare. Uniformele însoţitorilor mei fac senzaţie. Ziarul local *Diario* publicase la rubrica „Portul” un articol sub titlul:

„ASTĂZI A SOSIT NAVA ȘCOALĂ MIRCEA A MARINEI
DE RĂZBOI ROMANE. MERGE ÎN STATELE UNITE
PENTRU A PARTICIPA LA DEFILAREA MARILOR VELIERE
CU OCAZIA BICENTENARULUI INDEPENDENŢEI NORD
AMERICANE”.

Noutatea mișcării portuare a fost nava școală *Mircea* aparţinând marinei de război române. Acest frumos velier, etc. Etc.

Mă las străzii cu o voluptate profundă și lacomă. Renunţ la rutina care mă conduce întotdeauna spre un loc dominant, o turlă de biserică, o terasă înaltă de unde se poate vedea panorama orașului și de unde, după ce trece reveria dezvăluirii întregului procedez la descifrarea sensurilor și raţiunilor care stau în temeliile acelui loc necunoscut până atunci. Încă n-am sentimentul că sunt pe o insulă. Habitudinile mele „continentale" sunt încă în largul lor. Debușasem la cheu în galop. Picioarele devenite pe mare un fel de arcuri articulate, mereu în alertă, ghicind unghiurile ruliului, compensându-le pentru a restabili verticalitatea, revin la funcţia lor normală. Suntem pe bulevardul – puţintel pretenţios spus bulevard – Juan

Rejon. În stingă lăsăm un squar dincolo de care se văd caste lele navelor din *Muelle de La Luz și Muelle Pesquero* – molurile de mărfuri și pescăresc. Prăvălie lângă prăvălie, de multe ori cu negustorii în prag invitându-te înăuntru. La capă tul bulevardului văd albastrul dur al Oceanului. Pe negândite.

Acolo unde nu-l așteptam. Este clar suntem pe istmul care se pară peninsula *La Isleta,* de restul insulei. Știu că acolo este una din cele mai frecventate plaje internaţionale: *playa de las Canteras.* Intrăm pe altă stradă, perpendiculară pe Juan Rejon, numită Albareda. Se pare că pe Albareda s-a schimbat ceva. Prăvăliile au patină, patronii sunt mai mult canarieni, apoi întâlnim Bazarul. Nici pe departe semănând cu fabulosul Bazar din Istanbul, dar totuși bazar, și la mijloc piaţa. Ne refuzăm aromelor exotice care copleșesc atmosfera și ne facem loc prin mulţimea densă de turiști, mergând acum paralel cu acvatoriul și cheul la care este legat *Mircea.* Din ce în ce peisajul urban dobândește mai multă stabilitate. Magazinele devin și ele mai sobre și specializate, fără ca aceste atribute să le facă mai puţin fascinante. Este evident suntem în plin centru comercial, aspect care și-a pus pecetea pe tot ce vedem. Comerţul, unul înfloritor și luxuriant, determină și domină pulsul cotidian al acestei părţi de oraș. Refuz orice tentativă de generalizare. Spun doar, al acestei părţi de oraș. Regret lipsa aparatului de filmat. De fapt, ceea ce fac este un turism al ochiului. Ochiul este organul cel mai solicitat. Lăcomia este a lui. Retina se supra-încarcă de imagini care se perindă șocant, cu toate că viteza cu care rulăm este aceea a pietonului. Totul este insolit. Totul îmi pare fascinant. Totul se raportează la Las Palmas și la nimic altceva. Atunci la naiba toate rigorile afurisite ale tipului pedant pe care l-am adus până aici, suportându-i ţâfnele și maniile. Acel tip orgolios și violent, capabil să piardă o săptămână din viaţă parcurgând nu știu câte tomuri mirosind a șoarec, spre a ști exact dacă în noaptea bătăliei de la Călugăreni a fost sau nu lună plină. Acel tip absurd care s-a și apucat să inventarieze, sorteze, claseze, tot ce mișcă în jurul lui, să noteze lozincile franchiste, ori antifranchiste, să observe îmbrăcămintea trecătorilor, starea clădirilor, a caldarâmului, a tencuielilor, a autovehiculelor, a mijloacelor de transport

în comun, ca şi când ar vrea să elaboreze un studiu plin de grafice şi tabele anoste.

Dumnezeescul har al pământului, chiar aşa, poluat de sutele de eşapamente. Har în care se amestecă toate rasele Terrei, într-o curgere de chipuri de pe toate continentele, purtând pantalon scurt ori blue-jeans, sarafane ori albe uniforme de marină, rochii multicolore şi haine de stradă, ori bluzoane, ori cămăşi viu colorate, totul într-un zumzet de glasuri în care anglo-saxonii, ori germanicii, ori scandinavii, percutează armonia hispanicilor, în care ciripitul indiencelor adaugă o me lodie exotică tumultului de limbi amestecate de mixterul portului, popas între Atlanticul de Nord şi cel de Sud. Nu adie niciun fel de briză. Casele vechi, de modă europeană fac loc, ici colo blocurilor. Do fapt blocurile văzute de pe Ocean, sunt undeva mai la nord, interpolate între acest oraş-port şi celălalt oraş, vechi, a cărui existenţă o bănuiesc doar. Jaduri. Artiza nat indian. Artizanat japonez. Artizanat canarian. Don Quijote sprijinit în suliţă, ori călare, ori împreună cu Sancho, sculptaţi în lemn colorat de la mărimea unei palme, la aceea a unei jumătăţi de metru. Yachting. Magazine care te întorc în porturile de acum un veac. Cu parâme şi felinare de vânt, cu timone dar şi cu radiotelefoane şi sonde electrice. Maşini, sute de maşini. Soldaţii spanioli salută politicos. Se simte că insularii, dincolo de apetitul lor comercial, nutresc faţă de marele velier românesc simpatia pe care dintotdeauna cei din porturi au nutrit-o pentru navele deosebite. Este cald cu circumspecţie. Filmul străzii se derulează la fel de halucinant. Marea de turişti tălăzuindu-se în ambele sensuri, filmând şi fotografiind, intrând şi ieşind din magazinele acum mai sobre, dominate de cele cu pielărie şi blănuri. Brusc, debuşăm într-o piaţă rectangulară, de fapt o piaţă parc, cu latura vestică deschizându-se spre Ocean. Pe cele trei laturi clădiri masive, cu tencuielile începuşite de acrul salin. Parcul cu platani imenşi sub care sunt întinse mesele cofetăriilor şi ale berăriilor şi chioşcurile.

Chioşcurile cu mărfuri pentru străinii grăbiţi şi poate superficiali, chioşcurile ticsite cu de toate şi unul din ele, etalând piei tăbăcite de zebre şi leoparzi. Piaţa *Santa Catalina.* Sau *Parque de Santa Catalina,* sfârşind în acvatoriu prin *Muelle Santa Catarina,* de fapt baza de yachting, având în dreapta *Basc Naval.* Dincolo de babilonia limbilor, de tumultul turiştilor. De aromele stranii ale arbuştilor cu mari flori de un roşu carnal şi frunze cerate, în aerul pâclos de deasupra Oceanului se desenează fin catargele lui *Mircea.* Am brusc un sentiment de securitate absolută. Dincolo de frumuseţea desenului, catargele şi vergile trase cu tuş pe cerul alburiu ca într-o stampă de epocă, *Mircea* înseamnă într-un fel cu totul neaşteptat

„Acasă”. Cred că turiştii veniţi cu navele de pasageri şi-au fixat ca punct de referinţă *Santa Catalina.* Ne smulgem din mulţime şi virăm la întâmplare spre est. Şi aici străzile sunt perpendiculare unele pe altele. Ne angajăm pe *Nicolas Estevanez.* Nimerim într-un cartier vechi, cu case în stil iberic, albe, acoperite cu olane şi decorate cu balcoane din lemn sculptat, localnicii spunând că sunt „canariene”. Curţile închise cu ziduri înalte, peste care, sus, se revarsă coroanele arborilor umbreliferi, ale palmierilor, ori ale unor magnolii străvechi.

Nu ştiu dacă gelozia, ori nevoia de apărare, ori amândouă împreună n-au fost

arhitecţii acestor fortăreţe albe, care în chid străzile înguste, transformându-le în tranșee. În zidurile cetăţii sunt practicate porţi înguste din lemn prins în cuie mari de fier. Se ghicește influenţa arabă și nevoia de a răspunde căldurii toride. Deci, case vechi cu balcoane poetice din lemn sculptat și lustruit, cu ziduri înalte delimitând curţi nevăzute, piaţete dominate de palmieri, apoi un cartier cu baruri absconse, cu pereţii de sticlă dincolo de care ard lumini estompate, apoi, brusc, strada se izbește de plajă și Ocean. Am traversat în puţin timp istmul *Guanarteme* și am ieșit între hotelurile care tivesc plaja *Las Canteras.* Suntem în 22 martie și ici, colo, se face plajă. Magazine scumpe, unde se vând corali, scoici uriașe și produse de artizanat. Rătăcim în labirintul de străzi înguste, migrând spre sud până când ieșim într-un bulevard somptuos, dominat de blocuri moderne și magazine universale uriașe. *Avenida José Mesa y Lopez.* Prin mijloc o peluză cu palmieri, care dau blocurilor un ce plin de poezie. Îmi place don Grig. Stăpânit de curiozitate, nepregetând, lacom să vadă totul, ţine aproape în formaţie, nu se dezlânează și nu se împrăștie. Descoperim magazinul universal. Care, pe etaje, ne satisface toate curiozităţile. Cum are la parter o librărie impresionantă, facem cea dintâi escală aici.

Nu s-ar putea spune că cei din Canare nu s-au reciclat în materie. Împărţire riguroasă pe genuri. Doctorul se înfige între rafturile cu cărţi de medicină. Poposesc la roman și o colecţie editată în casa de editură „Bruquera” pe titlul ei „Manuales de divulgacion cultural” colecţie ilustrată de știinţă popularizată și informaţie largă. Coperţi lăcuite, ilustraţii excelente, hârtie excelentă, tipar excelent, preţ modest. Este o colecţie care face politică culturală de bună calitate, ceva în genul seriei „Larousse de poche”, fiecare carte ocupându-se însă de o anumită problemă. Mi-e greu să decid. Mi-ar conveni să încarc colecţia la navă. Mă fixez la „Veleros de todo el mundo”, o istorie a tuturor velierelor de pe mapamond, până în zilele noastre. Răsfoiesc avid să-l găsesc pe *Mircea.*

Găsesc *Esmeralda, Juan Sebastian Elcano* câteva din celelalte nave școală, dar *Mircea* lipsește și mă întreb dacă este de vină doar informaţia incompletă a lui George Goldsmith-Carter, autorul. Cumpăr în aceeași colecţie „Uniformes milităros 1680 – 1918”. Atât la titlul „Guerras balcanicas” cât și la „Primera Guerra Mundial” nu găsesc nici măcar o schiţă, ori un cuvânt care s-ar referi la unul din principalii combatanţi: România. Ori domnul Rene North nu știe istorie; ori poate s-a adresat cuiva în România și acel cineva a apreciat că uniformele trupelor românești din acele timpuri sunt secrete, ori strict secrete. Casa de editură „Bruquera” are societari la Barcelona, Bogota, Buenos Aires, Caracas și Mexico, noi avem în aceste orașe secretari de ambasade care se ocupă de problemele propagandei și este păcat să menţinem în lumea la tină, ca și în alte lumi, climatul de ignoranţă pe care nu numai politica statului este chemată să-l înlăture. Mă simt nedreptăţit de drepturi legitime. De supărare cumpăr un album splendid color „Gran Canaria”. Doctorul este mai circumspect. Cărţile de știinţă au preţuri respectabile. Vizitez standul cu arme de vânătoare – preţuri inabordabile și, împreună, urcăm din etaj în etaj trecând printr-o uluitoare diversitate de mărfuri.

Magazinul este astfel conceput ca intrând în el la parter, să poţi ieși cu tot ce poate mobila, utila și decora o casă și îmbrăca o familie, fără stagii la alte magazine. Deci, un supermagazin, mai puţin al turiștilor mai mult al localnicilor și al meșterilor plini de imaginaţie, angajaţi de industriile respective. Afară plouă torenţial. S-a întunecat. Se apropie ora la care ia sfârșit învoirea. Măi întorc la librărie. Multe romane semnate Alvaro de Larglesia, dar și scriitorii la modă între cele două războaie: Vicki Baum, apoi Moravia, Hemmingway cu „El viejo y el Mar" și desigur, nelipsitele cărţi de educaţia sexelor, unde tronează „La libertad en el amor sexual". O fi, acolo în carte. Ieșim. Ploaia a stat după ce-a spălat străzile și a purificat aerul care se umple brusc de arome stranii și excitante. Cursul dolarului, 1 dolar = 66 pesetas. O nouă aversă. Pe *Menandez Peleyo,* bulevard cu magazine de excepţie în care navele și poate avioanele au adus cele mai fine porţelanuri ale lumii, reușim să nu ne mai orientăm. Un poliţist cu cască albă, colonială, întrebat românește cum să ajun gem în pori, ne dă în spaniolă detaliile pe care le înţelegem tot atât de bine pe cât a înţeles el întrebarea. Familiile canariene circulă spre localuri, ori spectacole, femeile în lungi și colorate rochii de seară, bărbaţii în haine negre. În cartierul porto-franco, indiencele poartă sarongurile tradiţionale în care-și drapează formele și pe frunte ochiul lui Schiva. Magazinele sunt închise. Străzile s-au golit. Orașul dobândește un aer vetust. Într-o băcănie care vinde cârnaţi uscaţi și pipăraţi, câteva sorturi de măsline de la cele verzi, la cele de-a dreptul uriașe, fructe tropicale și un soi ciudat de lămâi mici, bănuiesc strămoșul nealtoit al lămâiului mediteraneean, târgui o pungă de banane, spunându-mi că am nevoie de vitamine, pentru traversadă. Ne întoarcem în port pe străzile pustii, purificate de ploaie. Am ingurgitat totul, ne-am lăsat furaţi de culoare și diversitate, am înregistrat de-a valma și neselectiv, lacom. Până astăzi saturat de mirosul salin, iodat și amărui al mării, am descoperit aromele Canarelor, încercând să-mi realizez o condiţie insulară, fără să reușesc. Magaziile.

Cheurile. Și *Mircea* cu observatorii la posturi. Cu ofiţerul de gardă la schelă. Cu arborada hașurând cerul, acum înstelat.

Aduc un vraf de ilustrate. O febră musculară neîntâlnită.

Aflu veștile de rigoare. Autorităţile militare spaniole ne oferă mâine o excursie pe litoral. La cabină mister Bill este (adică vraiște), dar lipsește cu desăvârșire, adică a coborât la locotenenţii majori. Dușul de rigoare. Apoi legănatul ușor al navei, lumina veiozei și albul foii de caiet. Îmi amintesc că am coborât la cheu la propriu, deci bordul lui *Mircea* era mult dea supra cheului și că acum lucrurile s-au inversat, recte am coborât de pe cheu la *Mircea,* ceea ce înseamnă că am plecat la un punct maxim al fluxului și m-am întors la reflux. Lucrurile încep să fie tot mai aproape de ceea ce-mi visasem cândva. Deci, să trecem la notele mele cele de toate zilele.

Marţi 23 martie. Există o remanenţă ciudată a senzaţiei, ori a unor grupări de percepţii și senzaţii care se acumulează într-o anumită stare interioară predominantă. Nu i-aș spune a psihologiei. Mai degrabă o remanenţă în simţuri.

Retina și buzele, porii și timpanele au recepţionat impulsurile mării și ale navei. Zgomotele valurilor, foșnetul apei despicată de etravă, aulitul tânguios al arboradei, loviturile surde ale valurilor în borduri, ţipetele pescărușilor, sirena, ritmul pistoanelor, rotirea arborelui elicii, soneriile, porta-vocile electrice, ordinele, zăngănitul veselei, odoarea tubulaturii, mirosul de catran al sarturilor, ecoul pașilor pe dunetă, leit-motivele observatorilor, totul s-a amalgamat într-un univers de o singularitate perfectă, care mi-a devenit a doua natură. Un univers care în mod straniu și de neînţeles s-a claustrat într-o lume în sine, solicitată acum de Gran Canaria. Este ceasul dinaintea deșteptării. Mi se pare că după ce soneriile vor umple carcasa metalică cu zbârnâitul lor infernal, ziua care mă așteaptă ţine de fabulos, așa cum de fapt fiecare zi ar trebui să solicite fabulosul. Nu mai sunt străin de Gran Canaria. O insulă escală mi se pare cu totul altceva decât un port de escală continental. Între insulari și nave există un destin comun. Dra mele și mai apoi marile tragedii ale insularilor aborigeni au început și s-au sfârșit o dată cu apariţia navelor în apele lor.

Mai apoi navele i-au legat de destinul comun al Terrei și astăzi mulţi dintre ei trăiesc în simbioză cu navele. Soneriile. Îmi scriu ilustratele, fac ordine și ies pe punte să văd ce nave au intrat în port. Avem în prova un pasager, mi se pare de-a dreptul uriaș *Ellinis* sub pavilion grec și o navă frigorifică niponă *Kazushima Maru* care încarcă lăzi cu pește congelat adus de la pescadoarele japoneze. Las Palmas este portul unde pescadoarele tuturor ţărilor care pescuiesc în Atlanticul de mijloc vin să se alimenteze și să predea peștele navelor frigorifice, care onorează apoi comenzile de pe tot mapamondul.

Apare dubiţa schipschenders-ului și marinarii noștri descarcă portocale, banane, pătrunjel, morcovi, ardei grași, totul perfect ambalat, o piaţă întreagă, colorată și apetisantă. 08.45. Vine ofiţerul de legătură cu mașina afectată comandanţilor, conducând coloana de mașini pusă la dispoziţia lui *Mircea:* două microbuze și un autobuz. Căpitanul de marină Antonio de Oliver Juan, ofiţerul de legătură brunet și distins, mă privește cu suspiciune maliţioasă. De aici și până la sfârșitul aventurii mele nautice, în toate porturile de escală voi fi privit cu aceeași maliţie și suspiciune. Nu sunt nici tălmaci ca Bill ori ca spaniolul nostru din Muscel, mă aflu în preajma comandantului superior al marșului și probabil am mutră de eminenţă cenușie, din moment ce atunci când sunt recomandat în calitatea mea la bord, ofiţerii marinelor gazde nu-și pot stăpâni decât greu un zâmbet binevoitor de circumstanţă. Deci căpitannavio Antonio de Olivier Juan zâmbește și acceptă politicos identitatea mea de… scriitor. Șoferii marinei poartă bărbuţe negre. Sunt surâzători. Pus să optez între excursia în centrul insulei, efectuată de un microbuz, sau cea de pe îi toral optez pentru ultima în compania căpitanilor de rangul 1 Diaconescu, Comănici și Manea. Rangul 2 Ștefănescu, fostul comandant de pescador și ofiţerul cu protocolul completează echipa. Coloana are în faţă mașina comandanţilor cu ofiţerul de legătură și tălmaciul de spaniolă, ieșit brusc din anonimat, microbuzul și autobuzul cu elevi și militari în termen. Ocolim aqvatoriul, lăsăm piaţa Catalina în dreapta și pe strada *Simon Bolivar* ieșim în bulevardul *Leon*

Castilia care dublează portul și plaja *Las Alcaravaneras.* Ghid ne este rangul 2 Ștefănescu.

Bulevardul rămâne pe dreapta. Coloana se angajează pe Avenida Maritime del Norte, bulevardul de pe faleză. *Mircea* de mână net și poetic peisajul portului. În dreapta un cartier în construcţie. În spatele lui străzi etajate. În fundal munţii acoperiţi de nori. Sunt evidente viratele orașului. Ceea ce vedem, cartierul de blocuri, sediul comerţului și al întreprinderilor bancare, aparţine vârstei contemporane. Închiderea Canalului de Suez și devierea circulaţiei maritime pe ruta Canare-Capetown a îmbogăţit pe toţi cei care într-un fel sau altul sunt legaţi de aprovizionarea navelor și comerţul maritim. Afacerile au prosperat, prosperitatea este evident recentă, dar ceea ce aduce acestor insule bogăţia, ţine de turism. Plaja o confirmă. Cei dintâi amatori de ultraviolete sunt prezenţi, justificându-și escapada sudică. Filăm faleza cu viteză. Se lucrează la blocuri. La canalizare. La săpatul temeliilor. Recunosc în dreapta (o hartă a societăţii de transport „Salcai" și ghidul cumpărat ieri sunt salvatoare), *Castilia de San Francisco* și știu că am intrat în orașul vechi. Mă tem să-i spun spaniol, pentru că, sensibil la nuanţe, am înţeles că aici se vorbește de două entităţi deosebite: canarienii și… peninsularii. Canarele și metropola, care în mod curent se numește

Peninsula. Diavolul demolării trecutului este prezent și a luat chip de buldozere, ori de caterpilare. Se demolează clădiri vechi. Se clădește cu înfrigurare și în ritm îndrăcit. Mai ales se clădesc hoteluri. Demonul turismului este așezat printre zeii contemporani. Apar casele vechi, rectangulare, cu bal coanele din lemn având acoperișuri roșii din olane. Străzile sunt înguste. Asaltează pantele pieptiș. Două turle înnegrite de vreme, mohorâte și terne amintesc inchiziţia. Catedrala *Santa Ana de Las Falmas. Ciudad del Mar,* în stânga Oceanul, apoi eternele cartiere mărginașe, apoi, brusc, autostrada. Filăm coasta spre sud. Suntem la piciorul estic al munţilor, într-un pământ roșcat, arid, care amintește pustia. Un vânt puternic, uscat și dogoritor coboară pantele abrupte, stâncoase și pustii.

Spinări de rocă roase de pelagră în dreapta, apoi, brusc, munţii vulcanici, fără zone de tranziţie, ridicându-se în masive conice spre interior. Pe stânga albastrul incredibil al Oceanului și spuma albă a brizanţilor care se sparg de barele și recifele coastei. Am senzaţia rotundului acestei insule cu o suprafaţă de 1532 km, a treia ea mărime din arhipelag după Tenerife și Fuerte Ventura. După cum am senzaţia că mă aflu la poalele unui vulcan uriaș, care în cursul erelor a proliferat alţi vulcani a căror dispunere este plină de farmec, ascunzând între ei oaze de vegetaţie luxuriantă. Deocamdată terenul este terasat, trasat. Împărţit, drămuit, nivelat de utilaje grele. Ici, colo, case mici, albe, acoperite cu olane, având grădini minuscule de pe pământul cărora oamenii au strâns bolovanii, clădindu-i în garduri liliput și pe care se văd straturile de ceapă verde, salată și miniculturi de tomate în pârgă, crescute probabil sub solarele din care vântul a smuls polietilena și a împrăștiat-o în pustiul cu pietre brune. Pete de culoare proaspătă, vegetală pe solul arid. Suntem în martie și tomatele se coc sprijinite pe o întreagă arhitectură de araci, suntem în martie și solarele din polietilenă îmi aduc dintr-odată aminte de vecinii

mei de la Grădiștea, care vor fi întins și ei polietilena și vor fi presădit roșiile în paturile lor calde, aromind a bălegar, suntem în martie și gonind în lungul coastei Atlanticului pe Gran Canaria mă inundă brusc un dor sălbatic de luncile înmugurite, înmiresmate și binecuvântate ale Argeșului. Peisaj cu piatră, grădini de zarzavaturi, mori și pompe de apă acţionate de roţi eoliene. În el, încastrate la coastă conturele ferme ale viitoarelor staţiuni turistice. Parcele delimitate cu ţăruși, mar cate prin lampadare electrice și borduri, insolite în nuditatea aridă cu munţi sterpi în dreapta și Oceanul în stingă. Terase irigate. Zăgazuri. Văi aride. Ceva de civilizaţie încă. Pământ roșu, auster. Vânt. Ici, colo palmieri, Svelţi, cu panașul răscolit de vânt. Un cot de vale. Irigaţii. O cultură de bananieri. Arborii sunt mici, de un verde opulent și gras. Telde. Renumit pentru fructe, unde naiba vor fi fiind livezile, blocuri și case canariene austere, o Rozinantă în mărime naturală împletită din rafie, străzi abrupte și înguste bătute vertical de soare, faţade albe, înalte, obloane închise, turiști în tot felul de echipamente bizare. *Basilica del Santo Cristo,* oarecare, ghidul color spune *„magnifica playa y puerto en Melenara”* și că *„Paroquias de Sun Juan Bautista, con un retablo flamenco de excepcional valor, San Greogorio y San Francisco”,* este aici, dar trecem în trombă așa cum le place să conducă șoferilor militari de pretutindeni, dar mai ales celor din ţările latine.

Iarăși mașini gigant de terasat, reclame, apoi la o cotitură bruscă a autostrăzii, un taur enorm, negru, ţinând parcă orizontul pe coarne. Reclamă pentru corride, jocuri organizate pentru turiști, de trei ori pe an. Rangul 2 Ștefănescu ne face o biografie sumară a locurilor. Șoseaua virează spre Ocean, escaladând o spinare de stâncă. O peninsulă sub nivelul șoselei unde aterizează și decolează marile aeronave intercontinentale. *Aeropuerto Nacional de Gando* și un aeroclub de pe pista căruia decolează avioane de turism. Staţii de desalinizarea apei Oceanului. Sate sărace, bântuite de vânt și mereu tomate coapte, aranjate pe o arhitectură bizară de araci din trestie, clădiţi în formă de piramidă.

Se culeg și în lădiţe sunt încărcate în autofurgonetele grădinarilor. Autostrada leagă staţiuni turistice mirosind încă a mortar proaspăt, clădite pentru toate gusturile și toate pun gile, începând cu hotelurile ciclopice și sfârșind cu vilele înecate în glicine și mimoze, oaze de cărămidă și flori în acest pustiu hărţuit de vânt. Sunt și vile în stil canarian, ori în stil hispanic vechi, de un alb auster și sub invazia de flori colo rate violent. *Arinaqa, Playa de L Cardon. Playa Sun Agustin,* celebra *Playa del Ingles* și în partea cea mai nordică a insulei.

Maspalomas cu al ei exuberant *El Oasis.* Coborâm pe serpentine abrupte din pustiul de piatră încinsă, într-un rai al mimozelor în tonuri de mov. Într-un rai al palmierilor și al bunului gust arhitectonic. Un… “Neptun” românesc mai exuberant, unde culoarea este dominantă, unde fantezia este mai liberă.

Coborâm. Ţinuta de rigoare, bleumarin cu coafă albă. O parcare spaţioasă în mijlocul unei grădini publice care sfârșește la plajă. De fapt, câteva hoteluri, un minicartier de bungalowuri și viitoare construcţii ale căror fundaţii se sapă în stâncă.

Incomparabil cu litoralul românesc. O constatare care-mi dă pe loc un sentiment de siguranţă și confort interior. Exotic, cum latitudinea este exotică. Desigur ne

pozăm. Se face plajă pe șezlonguri așezate în boschete discrete. În centru, un bazin placat cu faianţă bleu, care dă apei culoare de cer. Un minipoirt turistic cu ambarcaţii de sport și veliere mici. Uniformele fac senzaţie. Completează perfect ambianţa. Ofiţerii eleganţi, fiori, palmieri, naiade arămindu-se și o întâmplare cu Pișta Hoșciuc, ofiţerul cu protocolul. Are un aparat cu lentilă panoramică și după ce le ţăcănim pe ale noastre, vrea să ne imortalizeze cu al lui. Ne strângem între două tufe de mimoze și când Pișta ne fixează în obiectiv, apare de undeva din bos chetele populate cu șezlonguri o divă în costum sumar de baie, care-și leagănă șoldurile prin faţa obiectivului. Nu știu ce-a văzut Pișta, dar aparatul a început să oscileze brusc, ochii i-au intrat în derivă și declanșarea s-a făcut târziu, pe locul gol, de unde noi plecaserăm cu puţin timp înainte. Pișta ricanează. Se râde copios. Ne plimbăm pe aleile cu mimoze și palmieri.

Vagabondez cu căpitanul de marină Antonio de Oliver Juan, evident peninsular, prin orașele Spaniei. Căpitanul are farmec.

Un patos reţinut, care te implică. Cunoscător al artelor, în format, preocupat de lumea contemporană și extrem de lucid, ne spune lucruri interesante despre arhipelagul acesta fermecător. Îi leagă de criza mondială contemporană și pe aceasta de destinul turismului, sursa cea mai suculentă de venituri a insularilor. Pipăi pe furiș gazonul verde, fraged, care poartă pe el stropi translucizi de apă. Flori. Flori și mereu flori. Explozie de culori și arome suave, aer umed de respiraţie vegetală, hotărât marea este monocordă și într-un fel ucigătoare.

Turiști. De toate naţiile, dar mai ales europeni din nord. Ori foarte tineri. Ori pensionari. Vârstele medii sunt la muncă. Tu riști, mimoze, hoteluri și vile de lux. Palmieri. Lume în vacanţă. Dincolo, crestele aride hăcuite de vânt, pământurile roș cate cărora canarienii le smulg două recolte pe an. *Maspalomas* pe Gran Canaria. Reverie de-o clipă. Același drum la întoarcere. De pe *Ellinis* coboară pasageri englezi. Familii întregi. O mamă tânără cu nu mai puţin de cinci copii. O întreagă lume în migraţie și vacanţă.

16.45. Din nou pe punte în ţinută de ceremonie. Gazdele, ospitaliere peste așteptări, ne oferă un spectacol folcloric. O fi ţerii și-au pus furajerele sau eghileţii. Don Grig este de-a dreptul fascinant, dar la o privire atentă observăm că și-a cam inversat accesoriile din ţinută și, după obicei, este cu cascheta puţintel în derivă. Folai, medicul vasului îi face rectificările regulamentar și eu îl invit să vină cu cârma la zero. Microbuzele. Autobuzul și turismul sunt la cheu. Folai îmi povestește drumul lor în interior. De-a dreptul fascinant. Munţi, păduri, localităţi de vis. Cer morocănos. Se pare că bluzonul galben păpădie arborat de Bill ieri, ori astăzi de dimineaţă a stârnit indignare și că predilecţia lui pentru vestimentaţia color a fost sancţionată. Străbatem orașul acum familiar. Ajungem într-un cartier discret, rezidenţial, cu vile ascunse în grădini cu palmieri îngrijite meticulos, învăluite în farmecul exploziv al florilor. O piaţetă. Un zid de cetate cu un imens ecuson deasupra porţii sculptat în marmoră albă, cu armonile orașului și deviza *„Sequra tiene La Palma”. Pueblo Canario,* o casă-castel, creaţia pictorului insular Nestor Martin-Fernandez de la Torre. Interioare largi, umbroase, arcade, mozaicuri, pereţi

albi, imaculaţi și expoziţia permanentă a pictorului, de fapt o casă muzeu. Mă fascinează două metafore alcătuite în ciclu: „Momentele mării” și... Poemul pământului” sau poate „Fructele pământului”, izbucnire pătimașă, carnală și sensuală a forţelor eterne care guvernează viaţa.

Niciunde în marile galerii continentale n-am văzut un poem mai frumos dedicat dragostei, în care trupurile cuplului să se integreze cu atâta virilă poezie în universul clorofilei și al forţelor germinative ale pământului. Nu este cea mai fericită întâlnire cu arta, dată fiind condiţia noastră monahală.

Trecem la portrete de epocă, cu un ceva cunoscut, apoi la su tele de schiţe ale pictorului laborios, dar, ca o obsesie devorantă rămân ciclurile vieţii și ale dragostei. Gazdele sunt ama bile și ospitaliere. După ce vizităm casa muzeu, unul din punctele de interes turistic ale orașului, suntem poftiţi în grădina așezată pe terase care continuă casa în mod fericit. Trepte largi din piatră, o terasă dreptunghiulară, acoperită, care de mână scena și ringul de dans. Delegaţia echipajului, ofiţeri, maiștri, elevi și soldaţi, la mese. Se servesc gustări cu produse specifice, ardeiate și picante. Apoi principalul ansamblu folcloric al orașului (recunosc câţiva dintre protagoniști după pozele din album, unde erau mult mai tineri) prezintă cântece și dansuri specifice arhipelagului. Canarienii spun că ritmurile sunt cele iberice, plantate pe folclorul aborigen. Poate. Costumele sunt pitorești și colorate. Bărbaţii poartă cămașă albă, lungă până la genunchi, plisată, strânsă cu un brâu, pălăria neagră de hidalgo, veste albastre, ori roșii, un fel de pulpare care le lasă genunchii goi ca și partea inferioară a piciorului.

Femeile fuste largi, bluze albe cu corsajul strâns, pălărioare negre cu două pompoane colorate. Se cântă *„isa”* și *„folias”* și *„Malaguena”* andaluz; cu adaptări locale. Instrumentul tipic pentru acompaniament se numește *„támple”,* dar nu asta este important. Importantă este explozia vibrantă, plină de ritm și melodie care cheamă soarele, dragostea și viaţa. Se cântă și se cântă excelent. Spania, ori cât orgoliu insular s-ar manifesta, se implică în fiecare notă. Echipajul aplaudă cu căldură. Elevii oferă cântăreţelor și dansatoarelor câte-o garoafă. Este un ceas de încântare căruia mă abandonez circumspect, pentru că, din colo de el simţurile mele sunt pline de zgomotele obscure ale mării. Aș fi vrut să le uit, dar nu mai am vârsta clipei. Gazdele ne-au întrecut așteptările. Seara coboară din munţi caldă și umedă, plină de arome vegetale aţâţătoare. Ne întoarcem în oraș și mașinile ne lasă în Santa Catalina. Lume multă, atmosferă estivală, turiști, vitrine, mașini, perechi de îndrăgostiţi, sexagenare de la o poștă englezoaice pălării de pai, mâini tumefiate de reumatismele nordului, femei elegante, ori nu mai femei cu nasul cojit, ori spuzite de pistrui, ori fermecătoare, don Grig fastuos în eghileţi și ţinuta de ceremonie și dintr-odată, de la o masă explozie de fraze românești și Pista mă remorcă acolo, unde sau și strâns câţiva ofiţeri de la *Mircea.* Îi cunosc pe comandantul pescadorului *Galaţi* și mecanicul șef. Fost ofiţer de marină, comandantul lui *Galaţi* îi avusese subalterni pe unii dintre ofiţerii noștri. Din nou sentimentul încercat la auzul sirenei pescadorului în dimineaţa intrării în port. Aerul este dens. Briza are gust de floare. Sunt sub un cer satinat, sudic, străin și

îndepărtat. Sub palmierii din Santa Catalină se vorbește românește, întâlnirea este plină de emoţie stăpânită, același sentiment fratern ne apropie spontan. Luminile navelor din port. Luminile multicolore ale orașului. Comandantul mă invită la pescador. Un puști se joacă pe lângă noi. Îl copleșim cu insigne și ilustrate dominate de *Mircea.* Pe una scriu cu litere mari ROMANŢA. Mama franţuzoaică, tatăl spaniol, inginer aeronautic în interes de serviciu aici. Vrea să viziteze România. Vizele se obţin greu.

Schimb de cărţi de vizită. Comandantul lui *Galaţi* ne oferă bere. Apoi vine ceasul când se sfârșește învoirea și când orașul se retrage în viaţa lui de noapte, în viaţa lui de oraș port și oraș turistic, menit să-și distreze oaspeţii și să le ia banii, răsfăţându-i. Portul iluminat feeric. Surpriză. Nava grecească a plecat. În locul ei *Polar I* nava românească. Sunt trei nave românești în port: *Mircea, Galaţi* și *Polar I.* Mâine se așteaptă *Milcov* și *Constanţa.* O întreagă flotă. Știm exact că nu mai vizităm Recife – în Brazilia. Vom traversa Atlanticul coborând spre ecuator, cu alizeul de nord-est. Vom dubla coasta Americii Latine, vom naviga în Marea Caraibilor și după 35 de zile vom debarca în La Guaira, Venezuela, 35 de zile de Ocean.

Iată marea încercare. Sentimentul meu de circumspecţie și neidolatrie a clipei se certifică. Foarte rar invidiez detașarea celor de 20 de ani. Prin hublou văd luminile de pe faleză reflectate de apa portului. Trec șalupe și remorchere. Las Palmas strălucește într-o altă constelaţie. Este târziu și clopotul de pe navă bate schimbarea cartului.

24 martie. Zi sumbră. Gazdele, care-au transformat es cala tehnică într-o adevărată vizită de curtoazie, ne pun și astăzi la dispoziţie coloana de mașini pentru a vizita două din obiectivele turistice de primă importanţă din interiorul insu lei: *„Jardin Canario”* și *„Caldera de Bandama”,* craterul vulcanului Bandama. Suntem pe punte, harnașaţi cu aparatele foto. Rangul 2 Pană își inspectează elevii. Au trecut două zile și niciun incident n-a tulburat escala lui *Mircea.* Ofiţerul de legătură este încântat de comportamentul echipajului. Povestește despre vizita unei nave militare care s-a transformat într-o seară în ceva de „Șapte păcate”, cu un bar devastat, intervenţia poliţiei militare și o bătaie de zile mari. Acostează *Jalon,* nu-i descifrez pavilionul. Remorcherul *Nublo* îl aduce pe *Galaţi* în prova lui *Jalon. Nublo* este numele unei roci evocată în toate cântecele populare, probabil o rocă benefică.

Un tânăr bărbos patrulează pe cheu. Evident, vrea ceva. Își declară naţionalitatea: suedez. Întreabă ce destinaţie are *Mircea.* Dorește să se ambarce pe loc pentru America Latină, contra servicii la bord. Iată o modalitate de a cunoaște lumea.

Pare student, ori proaspăt absolvent de facultate. Pricepe greu că pe o navă militară, etc. etc. Vin mașinile. Ghidul nostru, locotenentul de marină Luis García de la Concha. Atletic, nas roman, măsliniu, locotenentul vorbește franceza și italiana, cunoaște insula și nu este de loc zgârcit la vorbă. Dincolo de Las Palmas

începem să urcăm, spiralând pe curbele de nivel ale unui peisaj radical altul decât cel de ieri. În partea estică a insulei povârnișuri abrupte și sterpe, bântuite de vânt, o biată câmpie aridă și Oceanul. Aici pante abrupte care urcă spre vârf urile conice, aproape verticale, acoperite de nori cenușii.

Și, pretutindeni, vegetaţie luxuriantă. Două clime radical distincte. Coasta estică a insulei și cea sudică stau sub influenţa vânturilor venite din Sahara peste braţul de Ocean care separă arhipelagul de Africa. Coasta vestică stă sub influenţa aerului umed oceanic și a alizeului. Este cel dintâi contact cu vegetaţia tropicală și arhitectura care i se potrivește. Șocul este purificator. Retina acumulează imaginile cu lăcomie. Trecem pe lângă închisoare, o fortăreaţă modernă construită pe o înălţime, pe lângă o foarte modernă și pitorească unitate de am lerie și constat că aici omul a smuls naturii fiecare colţ fertil.

pentru că grădinile sunt minuscule, vârâte prin toate cotiturile șoselei, ori căţărate pe terase zidite din bolovani, iar la înfurcăturile văilor sunt făcute din bolovani cimentuiţi bazine de acumulare pentru apa de ploaie. De la aceste bazine pleacă spre grădini, canalele de irigaţie. Mă fascinează livezile de ba nanieri. Arbori scunzi, viguroși, încărcaţi cu ciorchini de ba nane verzi, pe care oamenii îi taie cu machetele și-i clădesc în stive. Urcăm abrupt. *Pico Viento. Plan de Loreto.* Nu se mai vede Oceanul. Localităţile au străzi înguste cât să poată trece un cal. Casele sunt suple, cu etaj, zidurile se leagă de zi duri, balcoanele din lemn lustruit și sculptat, cuiburi discrete dau poezie străzilor, șoseaua este sugrumată între case, autobuzul abia încape și la *Tafira Baja* trebuie să se lipească de ziduri spre a face loc altui autobuz care vine în sens contrar.

După *Tafira Baja* încep ghirlandele vilelor așezate în curţi cu palmieri regali, acel superb *palma real,* filigranat și plin de dulce melancolie, vile cu garduri de piatră peste care se revarsă tufele de glicine mov, ori roșii, unde domină orhideele, orgie de mov și roșu carnal, de frunze cerate de un verde gros, opulenţă vegetală care stăpânește clădirile și imaginaţia constructorilor, care a căţărat casele pe cline și terase, urcând până acolo trepte de piatră pe sub pergole acoperite de mimoze.

Se văd averi proaspete și prospere, cele vechi sunt austere, între ziduri austere și surprinzător, nu se văd oamenii prin curţi, ori stăpânele caselor, ca și când vilele acestea, unele pitorești, altele somptuoase, ar fi fost clădite de dragul florilor și abandonate lor. Șoseaua este mărginită de palmieri bătrâni.

Tafira Alta. Suntem pe o coamă în dreapta căreia se adâncese văi abrupte, despărţite de spinări dinosauriene, închise de conuri vulcanice într-o arhitectură demenţială și totul sub blana verde a clorofilei din care izbucnesc blocurile de lavă pietrificată. *San Francisco de Paula.* Vile. Coborâm abrupt. Glicine. Palmiei. Mimoze. Un zid scund. Un portal. *Jardin Bo tanica Canario Viera y Clavijo.* Ne întâmpină administratorul grădinii, domnul Santiago Leon care face onorurile acestui rai vegetal, după spusele sale și ale pliantelor, unic în lume. Unic prin flora insulară unică pe care-o adăpostește. Grădina este sub versantul abrupt de pe care-am coborât, străbătută de că te va pâraie pitorești, cu maluri săpate în piatră, peste care trec podeţe de piatră, are un corp de clădire modern, administraţia și

laboratoarele, apoi parcelele cu raritățile florei insulare. Poartă în semn de omagiu postum, numele istoricului canarian, nuanţa este explicită, Don José de Viera y Clavijo (1731 – 1.313), un fel de Matusalem al locurilor, fiind fondată în 1952 prin munca, talentul și pasiunea unui savant nordic autodidact: suedezul Eric Ragnar Sventenius, trăitor în aceste insule 30 de ani, ucis chiar în poarta fundaţiei sale de un tânăr automobilist, iresponsabil al volanului, în anul 1973. Mormântul lui, o simplă placă de piatră cufundată în gazon sub un palmier ornamental. Savantul a adunat și conservat flora arhaică a grupului de insule atlantice cunoscute sub numele Macaronesia: Canarele, Madera, Capului Verde, Azorele și Salvajes. Reţin destinul ciudat, mamifer, al unui arbore arhaic numit *„el drago”* care se pare dă primele înflorescenţe la 40 de ani și produce un „făt” care i se detașează din trunchi.

Există puţine exemplare, este specific Canarelor. Trăiește câteva sute de ani, are un trunchi solzos și aborigenii foloseau *„La sangre de drago”* ca balsam, iar trunchiul în ceremoniile funerare. Reţin că sunt câteva specii străvechi, care nu mai pot fi găsite decât aici. Grădina este încântătoare, aerul parfumat și un soi de granguri, ori de mierle fluieră a pierde vară prin boschetele mirosind a vanilie și scorţișoară. Demarăm, urcăm din nou abruptul și gazdele ne duc să vizităm fabricai de ţigări „Favorita” așezată pe un platou. Fabrica nouă, automatizată. În care lucrează mai ales femei. După vizită, direcţiunea oferă echipajului pachete cu ţigări. Cei mai lacomi fumează. Se aude un concert de tusete. Se pare că sunt ţigări tari, pentru fumători înrăiţi. De la „Favorita** ne întoarcem și prin *Piaza Dona Luiza* ne angajăm în serpentinele care urcă la Pico *de Bandama.* Panglica de asfalt șerpuie prin localităţi încântătoare. Ceva de Riviera, extins la un teritoriu insular. Vii pitice, fără spaţieri sau araci, pe porţiuni liliputane, culturi de piersic, arbori ornamentali exotici, flori, terenuri de tenis și golf, iarăși vile semănate pretutindeni pecline, sub cline, hoteluri, moteluri, apoi o vale profundă, autobuzul abia încape între ziduri și iată Pico *de Bandama* dominând orizontul spre est. La jumătatea urcușului, un câmp de maci înfloriţi. Spiralăm pe coasta verticală a vulcanului, având lateral *Caldera* lui, o căldare uriașă, tapisată cu o blană verde din care ies spinările brun roșcate ale rocilor. Deasupra norii, cenușii, dedesubt peisajul cu vile și grădini înflorite, cu pal mieri și bananieri și, dintr-odată, Oceanul. Oceanul, înconjurând pământul în eșarfa lui azurie. Oceanul stăpânind implacabil orizontul dincolo de care se întinde Sahara. Se vede Las Palmas, se văd ca în tușurile japoneze coroanele rotunde ale pinilor, ne pozăm, desigur aici este un „schoop” așezat exact pe vârf. Apoi ne răzleţim să gustăm peisajul care este magnific.

Nimic nu se poate asemăna cu o insulă vulcanică din zona tropicelor. Poate de aceea grecii și cei vechi au numit Canarele cu nume de vis: Câmpiile Elisce, Grădinile Tesperidelor. Atlantida, sau, frumos în spaniolă *„islaz Afortunadas”.*

Coborâm în Las Palmas. Cei invitaţi la *Galaţi* ne pregătim de vizită. Constat că *Jalon* este din Santander. La cheul unde suntem amaraţi au venit pentru alimentare navele militare spaniole. Au gărzi înarmate la schelă și în general militarii afișează o ţinută marţială care-mi place. *Galaţi* din flota noastră de pescuit oceanic. Urcăm schela, ferchezuiţi, un grup nu modest, în situaţia inedită de a face o vizită altei

nave românești, care reprezintă ca și noi patria și viaţa noastră de acasă. De cum urc schela îmi dau seama de deosebirea radicală dintre nava-școală și această unitate industrială plutitoare. Comandantul pescadorului, pe numele cunoscut de marinari Gigei Constantinescu, este o gazdă perfectă. Cei de pe *Galaţi* ne epatează pur și simplu. Careul vast, curat și aerat.

Platouri cu preparate din pește organizate savant, ornate cu verdeţuri și felii de lămâie. Pești al căror nume îmi scapă au intrat în alchimia unui borș celebru, alţii se prezintă sub formă de saramură. Se vorbește despre mare, nave, escale, familii, cunoscuţii de pe alte nave. Don Tomiţă tenorul nostru de coloratură după ce creează atmosferă cu câteva arii din „Marco Polo”, ne aduce acasă cu câteva romanţe. Se ascultă într-o tăcere duioasă, plină de reculegere. Evadez și condus de inginerul George Răzlog tehnologul cu activitatea de pes cuit și prelucrare, vizitez nava. Dincolo de fluxul tehnologic, de folosirea ultrasunetelor în depistarea bancurilor de pește, de problemele tehnice ale acestei activităţi economice înul timă instanţă. Întrezăresc o lume a mării profund dilematică și. Desigur, viitoarele confruntări ale omenirii cu problemele Oceanului planetar. Mai corect cu problemele create de această specie rapace, Oceanului planetar, acest imens rezervor de viaţă al planetei, pe care-l poluăm, căruia îi secătuim avuţiile și-i schimbăm echilibrul natural cu o înverșunare demnă de cauze mai bune. Totul miroase intens a pește. Un miros greu, penetrant aproape sufocant. Inginerul mă poartă pe linia fluxului tehnologic care pornește de sus, de la comandă, unde este ecranul pe care se materializează bancul de pește, unde se în tocmesc ecogramele și unde se materializează pe hărţi informaţiile primite de la celelalte pescadoare. Fixat, bancul de pește este capturat cu traulerul și deversat în pântecele navei.

Spălaţi. Peștii decapitaţi sau nu, sortaţi, intraţi la prelucrare și congelaţi, sunt așezaţi în cutiile de carton binecunoscute din marile magazii frigorifice ale navei. Omenirea practică un pescuit pe cât de intensiv, pe atât de abuziv. Marile flote de pescuit vor naște conflicte asemănătoare cu cel al codului. Războaiele viitorului vor fi mai puţin cele ale armelor și mai mult cele care ţin de economic; ele se prefigurează viguros, dar cum nu este nimeni dintre noi strateg al acestui domeniu.

Ne întoarcem la oameni și universul lor închis între bordurile de metal ale pescadorului. Mai mult de o sută de zile în Ocean, guvernate de planul de producţie, acest zeu nemilos al contemporaneităţii. Studiul vieţii și obiceiurilor peștilor, carturile obișnuite la puntiști, pescarii și cei de la prelucrare lucrând și câte 12 ore în zilele pline, când și marinarii trec să le dea o mână de ajutor. Navigaţie, escale de alimentare și predare a „Mărfii”, muncă politică și culturală, căderi și reveniri, rutină și fugă de rutină, schimbarea echipajelor cu avioanele.

Timonierul Vasile Rolea a lăsat la Galaţi trei copii. Timonierul Ionel Popescu este bucureștean. Ca și șeful atelierului mecanic Mircea Ursache, secretarul de partid al navei, care mă conduce la *Mircea.* Am senzaţia că mirosul de pește sărat în trai până și în porii bordajului m-a învelit într-o carapace, prin care nu mai poate pătrunde niciun alt miros. Îmi place omul. Scund, viguros, purtând ochelari, acest fost ajustor matriţier de la uzinele „23 August41 unde-a lucrat 23 de ani, naviga în

flotă de 10 ani. Aflu pe parcursul celor câteva sute de metri care-l despart pe Ga*laţi* *d*e Mi*rcea* lucruri care puse cap la cap cu cele expuse de amfitrion, comandantul Gigel Constantinescu, fac materia primă pentru un roman al mării plin de dramatism. Brusc, Mircea Ursache, necunoscut și nebănuit până acum, cu o traiectorie a vieţii excentrică mie, adus de hazard la această escală canariană, angrenat în mecanismul și ritmul de producţie și navigaţie al pescadorului, sare din rutină și, lacom, se întoarce cu mine, acasă. Santinelele de la schelele navelor spaniole sunt la post. Forfotă de șalupe în acvatoriu. Turiști care-l fotografiază pe Mi*rcea. N*e extrapolăm de pe cheul Generalissimului, Las Palmas, Gran Canaria, în București, pe strada Colţii (revăd magazinele blănurilor, oţetarii, caldarâmul din piatră cubică nu grozav de bine așezată) lângă spital, în inima vibrândă a Bucureștilor. Nu sunt un citadin. Dar urmându-l pe Mircea Ursache, redevin bucureștean. Doina, fiica, este studentă în anul doi la cibernetică. Mircea, băiatul, coleg de an, dar la construcţii. „Sunt un simplu muncitor, dar vă rog să veniţi la mine, să vedeţi o familie" îmi spune și mă încearcă un sentiment de plenitudine, de forţă.

Dincolo de reperele sociale, omul acesta are mereu în prova un far luminos spre care girează statornic, acolo în nesfârșitele pelegrinaje pe urmele bancurilor de pește…

…Andamana este cartierul rău famat dincolo de zona portofranco, pe stradelele înguste care urcă abrupt spre La I*sleta.* Poate este prea mult spus cartier, o stradă cu câteva străduţe laterale, patrulate de poliţia militară, cu un fel de baruri-pretext de mâna șaptea, cu ușile deschise, plutind într-o lumină roșie, ori în obscuritate de fund de mare, populate cu negrese și mulatre, cu albe și chinezoaice, cu japoneze și indience, cu homosexuali care poartă sâni de carton pe sub cămăși, cu „Pești" patroni; apoi case cu ferestre joase, pe care se etalează graţii de mult fanate, de mult obosite, apoi, mai sus, o lume lipsită de legi, în care femeile umblă aproape goale în căutare de clienţi, apelând la sentimente umanitare, au copii de crescut; ori își etalează profesia obscen și agresiv. Prin întunericul lăptos și cald trec rareori tinere eșuate aici din nu se știe ce motive. Hippy deșălaţi și dezabuzaţi. Lumini roșii. Într-un bar mulatre și negrese drapate în rochii lungi, care poate le amintesc ţinuturile natale, dansează singure pe o melopee îngrozitor de tristă, așteptându-și clienţii de-o clipă. Dintr-un coridor în clar-obscur, un homosexual, părul tuns cu breton și plete, buzele rujate gros, cam cum se machiază claunii, cu un medalion la gât peste sânii din carton, pudrat, cu con turul ochilor desenat, cheamă soldaţii cu gesturi expresive.

Apare și dispare fulgerător, urmărind patrula care bocăne leneș pe caldarâm. O imagine care mi se fixează pe retină, pentru totdeauna.

Când am plecat în oraș, Dragoș și Marcel în ţinută de bord piturau bordajul cu figuri de martiri. Un alt elev cocoţat pe martingală refăcea tenul lui *Mircea* galionul nostru, fanat de furtună și valuri. Întors la bord, îl găsesc pe *Mircea* cu pitura refăcută de elevii și marinarii, care prin rotaţie, i-au așigurat mâna de lucru pentru această escală tehnică dinaintea traversadei. Albul lui strălucitor sub luminile

portului, mi se pare simbolic. La cheu este amarat un cargobot cubanez "*I Congreso del Partida". *Mâine expediez întreaga corespondenţă, un vraf de scrisori și ilustrate care mi-au afectat bugetul în mod substanţial. Mâine, cea din urmă zi a escalei.

25 martie. Înarmat cu aparatele foto, vreau să fixez momentul solemn și simbolic al zilei. Ceremonia ridicării pavilionului pe nava-școală. Ceremonia se petrece la apelul de dimineaţă și are loc la puntea centru, unde este adunat echipajul, la pupa, unde se află garda și comandantul navei, și la prova, unde se fixează bastonul cu geacul. Este știut că o navă militară aflată în orice port al lumii reprezintă Patria, este o parte a acesteia, respectă exact viaţa de bord obișnuită, este suverană în limitele bordului și acest teritoriu nu poate fi încălcat de nicio autoritate, fără să nu primească riposta armelor. Ora 07.50. Echipajul adunat, apelul făcut, raportul și ordinele date. La puntea centru se face pregătirea gărzii care poartă ţinuta bleumarin cu beretă și coafă albă și pistoa lele mitralieră. 07.55. Semnalizatorul ridică pavilionul „zărit" la jumătate. Șeful de cart ordonă „Garda la pavilion". Garda urcă pe dunetă și trece în babord, la pupa. 07.57. Comandantul navei, Rangul 3 Ispas Eugen primește raportul ofiţerului de gardă pe navă. 07.59. Semnalizatorul ridică pavilionul „zărit" de la jumătate, la semn. Se ordonă „Atenţiune… Echipaj la pavilion, drepţi". 07.59 și 50". Semnalizatorul strigă: „Este ora"! Coboară cu repeziciune pavilionul „Zărit". Se ordonă:

„Pentru onor la pavilion prezentaţi arm!" apoi „Pavilionul! sus"! în vreme ce semnalizatorul ridică pavilionul la bastonul pupa, încet și solemn, la prova se fixează geacul și șeful de cart sună din siflee semnalul „Ridicarea și coborârea pavilionului".

Pavilionul tricolor se ridică solemn în văzduhul luminos al Canarelor. Ceremonia este sobră, plină de acel aer militar care de atâtea ori ne aduce aminte de noi înșine și istorie. Am lăsat aparatele și, printr-un reflex vechi și niciodată uitat, m-am integrat emoţiei momentului. Cea din urmă zi a escalei începe prin drumul la poștă. Sunt cu coechipierul meu, don Grig în poșta de cartier ticsită și-l întreb la ce ghișeu să ajungem cu maldărul nostru de plicuri și ilustrate. Un tânăr așezat la rând ne zâmbește: și „simplu, spune. Poftiţi la ghișeul unde stau și eu… Aflăm că azi noapte au intrat în port *Milcov și Constanţa. Ceva* din noi pleacă cu teancul de ilustrate colorate, după cum, ceea ce ascundem cu sfială stă scris pe coaiele închise între clapele plicurilor. Ne facem se coteli estimând data și ziua când ai noștri vor primi cele dintâi vești. Am rămas datori cu o vizită mai suculentă la librărie.

Navigam precis până la marele magazin *„Galeria Preciados".*

Avem câteva ore libere și ne răsfăţăm cu o aviditate secretă, stăruind în faţa vechilor porţelanuri japoneze din magazinele pentru milionari, cercetăm săbiile samurailor, ori paravanele incrustate cu fildeș ale gheișelor, hoinărim printre tonetele cu piei de zebră și leopard, cu corali și scoici exotice, cu coliere din scoici nevăzute până atunci, hoinărim cu voluptate leneșă prin soarele torid și aerul suprasaturat de produsele eșapamentelor, ne desfătăm cu foșnetul brizei în panașele palmierilor, cu peisajul conurilor vulcanice încununate de nari, ne

înghesuim printr-un nou val de turiști care-au invadat Santa Catalina, sunt ușor, actul acela atât de simplu al depunerii corespondenţei, aici cu semnificaţii dintr-odată capitale, mi-a luat o povară de pe suflet. Deci, hoinărim. Și, brusc, fără niciun avertisment prealabil știu că escala în Gran Canaria a luat sfârșit. Acum și aici. Cu multe ore înainte de a ne dezlega de la cheu. Timpul ajunge la valoarea lui reală și, în clipa când ieșim din *Santa Catalina,* se dilată la nesfârșit. Până la ghișeul poștei s-a comprimat aproape de limita exploziei, îndesându-se cu inedit, cu secvenţe ale unui film turistic ru late rapid și acum, același film rulat cu încetinitorul pentru uzul unui privitor absent. Nu este întâia oară când mi se întâmplă asta într-o călătorie. Agonia ultimelor ceasuri, plină de angoase, regretul de a nu fi văzut totul, nostalgia în care se metamorfozează peisajul de pe acum aparţinând amintirilor, neliniștea plecării, lăcomia de nou și de mâine, dorul de casă, gândul că avionul poștal ar putea suferi un accident, că din toate fleacurile cumpărate, prea puţine sunt esenţiale, ţinând de specificul locurilor și de permanenţa lor, toate astea la un loc. Și altceva, necunoscut și inexprimabil, dând o stare de im ponderabilitate care se asortează cu corul azur și Oceanul azur, cu palmierii și munţii verzi pe versanţii cărora se văd plutind leneș umbrele norilor, muncitorii indieni cu turbane și bărbi. Indience în saronguri albe și la cheu un pasager britanic gen *Titanic* de pe care coboară roiuri de turiști, cu copii, cărucioare. Păpuși și lângă care au venit dubiţele negustorilor de artizanat de serie, ilustrate și fleacuri. După amiaza este agonică. Facem un tur al orașului. La 19.45 sunt la bord și. Pentru reaclimatizare, trec la program administrativ riguros. Spălarea cămășilor pare indicată pentru starea mea de spirit. Marcel întinde lusinul intre hublouri și vergeaua perdelelor de la cușetă. Cabina a căpătat aerul vesel al unei uscătorii. Cei doi elevi care nu suportă marea, au făcut o formă gravă de intoleranţă, ameţesc și vomită pe uscat, în autobuz, s-au despărţit de camarazii lor și au fost ambarcaţi pe *Polar* cu care se vor întoarce în ţară. Comandanţii au fost invitaţi la bordul navei *Constanţa* de către foștii lor elevi, astăzi ofiţeri. Seara, la pasagerul englezesc iluminat feeric, masa se servește de chelneri în dinere albe, pe punţile superioare sunt baruri și familii întregi debarcă și vin să-l vadă pe *Mircea.* Britanicii au cultul marilor veliere. Asta se vede din lungile minute de contemplaţie mută în care-l admiră pe *Mircea.* Observatorii sunt la posturi. Noaptea vine spuzită de stele, cu orașul iluminat multicolor. Cu gust de Ocean și arome suave de luxurie vegetală.

Este momentul când îmi voi oferi o baie îndelungată cu apă dulce, probabil ultima înainte de a termina traversada. Profit de invitaţia comandantului navei de a-i folosi baia și mă extrag tentaţiei de a rămâne pe punte, de unde Gran Canaria poate să și exercite în voie fascinatoria ei prezenţă.

Este doar un paleativ de-o clipă. La miezul nopţii, când se bat… Dublele* de rigoare și glasul clopotului de pe *Mircea* stăpânește liniștea portului, pasagerul britanic părăsește Las Palmas, cu punţile pline de privitori. Sunt la pupa și-mi iau rămas bun de la Gran Canaria. Constelaţiile sunt acolo unde le prevăd tablele astronomice. Navigatorul și-a pregătit instrumentele și hărţile. Automobilele filează în viteză *Avenida Maritima del Norte.* O pagină distinctă a periplului nostru ia sfârșit

aici și în clipele astea pline de noapte tropicală, care se scurg lent spre zorii zilei de 26 martie.



TRAVERSADA

Vineri 26 martie orele 00.00. Port Las Palmas. Combustibil 98%, Apă 100%. Alimente 103 zile. Nava acostată cu bordul tribord la dana Generalissimo Franco Nr. 40 având următoarele legături la mal: la prova gașe cu dublin, spring din gașe cu dublin și traversă, la pupa gașe cu dublin și șpring de gașe. Toate parâmele sunt din plastic. Adâncimi la prova: Th = 14,40 m; Bb = 14,60 m; centru Th = 15.00 m; Bb = 14.80 m, pupa Td = 14.80 m, Bb = 14,66.01.35. Plecat de la bord comandantul pescadorului *Milcov* Cr2 Stângaciu Lucian însoţit de trei ofiţeri. 04.35. Nivelul minim al mareei.

Jurnalul de bord al navei este mai mult decât lapidar și explicit. Azi-noapte am avut senzaţia stranie că Stela vrea să-mi spună ceva, n-am reușit să înţeleg ce, dar știu că se întâmplă un lucru grav și ca întotdeauna fluxul telepatic care funcţionează sincron, mă avertizează. Afurisitul de Bill m-a visat în chip de Budha. Prin hublourile deschise ne-au invadat muște și insecte necunoscute. *Polar I* și *Constanţa,* pleacă în ţară. 06.40. Las Palmas își trăiește viaţa de fiecare zi: automobilele curg pe *Avenida Maritima del Norte,* conurile vulcanice stau sub cununile lor de nori, șalupele și bărcile de pescuit iau largul, dinspre Sahara vine un aer fierbinte și la 07.00 se dă adunarea generală pentru apel. Coborâm cu toţi la puntea centru. 07.08. Pregătirea navei pentru marș.

Echipajul trece la posturile de manevră. Mă plasez la pupa, acolo unde nu încurc pe nimeni. Toată lumea știe că vom traversa Atlanticul aproximativ pe drumul lui Columb și că este cea dintâi traversare cu vele tentată de o navă românească. Navigatorul și-a scos harta și ustensilele pe care și le-a aranjat meticulos și-a trasat drumul și-a calculat capul la compas. Timonierii sunt la timonă. Melancolia și incertitudinea, nostalgia orizontului oceanic, vraja magică a nesfârșirii de ape ca și a ţărmurilor de dincolo, dorul de casă și de primăvara care înfrunzește lunca noapte de noapte, fiorul discret care aduce imagini intime, sunt prezente și într-un fel straniu, mă dedublează. 07.50. Sosește pilotul la bord. Se dă la posturile de manevră. 07.55. Sosește remorcherul *Doramas.* Bondoc, negru, puternic, scoţând

spumă albă sub pupa. Nu ne mai ţin legaţi la cheu decât parâmele. Se dă remorca la pupa. 08.00. Ora stabilită pentru plecare. Se ridică schela la bord, tăindu-se puntea prin care comunicăm cu uscatul. Începe manevra de plecare de la cheu. *Doramas* ne manevrează pupa, trăgând-o spre interiorul acvatoriului, astfel încât să scoală prova pe ieșirea din port. Din nou spaţiul îngust de apă dintre navă și cheu se mărește rapid. Din nou geometria cheurilor, a clădirilor, a orașului se modifică lent, de data asta fără emoţia de la Constanţa, fără să mai fim bântuiţi de întrebările începutului. Toată lumea a primit scrisori. Unii au telefonat acasă. Nicio mână nu flutură albul batistei la cheu.

Doar ofiţerul de legătură care salută și după ce nava pune prova pe ieșirea din port se urcă în mașină și pleacă. 08.09. Calat remorca pupa de la remorcherul *Doramas.* 08.12. Se cundul, după obiceiul universal, îi dă pilotului punga din plas tic cu „atenţia" de rigoare. Vin românesc de Murfatlar, ţigări și nu mai știu ce. De fapt secundul a cam fost de sacrificiu pe timpul escalei, supraveghind la bord aprovizionările, alimentarea cu apă și carburanţi, toaleta navei. 08.13. Pilwtul trece pe șalupă. Se coboară pavilionul „Hotel". Ieșim cu mașina din acvatoriu. 08.15. Se lasă spada lochului la apă. 08.20.

Începe manevra de ridicarea velelor. Echipajul urcă spectaculos în arboradă și odată cu ordinele sonore care stăpânesc în întregime nava, revenim la viaţa ei cotidiană și esenţială: instrucţia și navigaţia. Las Palmas începe să rămână în pupa tribord. Coborâm spre sud-sud-vest între Gran Canaria și Sahara spaniolă. Tot ce-am văzut în excursia noastră la Maspalomas se desenează cu hașuri fine pe cerul albăstriu: munţii vulcanici cu cununile lor de nori, văile abrupte cu mari pete de umbră, localităţile și staţiunile de pe coastă, staţia de desalinizare. De pe *Aeropuerto National de Gando* decolează la intervale scurte, ori aterizează, aeronave uriașe. 08.23. Dublăm farul de intrare în portul Las Palmas și treptat, când se eliberează de munţi, intrăm în alizeu. Decolează o celulă de reactoare. Avioanele au o viteză de-a dreptul uluitoare. Ne survolează. După cum ne survolează și rasse-mottează un brav avion clasic al aviaţiei militare, care ne trece prin prova. Doctorul îmi povestea relatarea cuiva de pe *„Constanţa".* Înainte de a pleca în voiaj, băiatul l-a întrebat de ce pleacă, el a adăugat celor uzuale și banii care se câștigă în plus. Replica puștiului a fost: „Niciun ban nu poate înlocui lipsa tatălui", după caro replică, ofiţerul s-a închis în baie și a plâns. Gran Canaria se cufundă lent în Ocean. Mult mai la sud. Pe bancul Arguin, la 2 iulie 1816 a naufragiat *Meduza.* 149 de oameni se salvează pe o plută. Rătăcesc 12 zile în derivă, fără apă și alimente. Mor pe rând. Supravieţuitorii se dedau la acte de canibalism. Când pluta atinge coasta Africii occidentale, poartă doar 15 muribunzi. Penelul lui Gericault fixează pentru veșnicie tragedia supravieţuitorilor de pe *Meduza.* Se stopează motorul. Ne-am instalat în alizeul de nord-est care-și desfășoară deasupra oglinzii oţelii a Oceanului largile lui falduri de aer azur. 09.30. Echipajul coboară din arboradă. Se întind focurile, velele arborelui centru, trinca, contragabierul prova, zburătorul mare, rândunica prova, velele strai mari, vela strai, zburătorul artimon și vela strai pic. Vântul din est cu 4m sec. Aliura faţă de vânt:

vânt strâns din babord. Vergile braţate în sari la tribord. Viteza, 3 noduri. Înclinarea 1° tribord. De riva 3°. După ce se termină manevra velelor stăm la pupa și facem sinteza escalei. Gran Canaria a ajuns doar un desen.

Ruliul începe să fie parșiv. Delfinii. Fiinţele astea încântătoare, exuberante și vădit pornite să ne dea un spectacol de gală, au umplut Oceanul de jur împrejurul navei. Din nou manevre rapide în formaţii de patru, din nou tumbe și salturi acrobatice, viraje tăiate între două ape cu jeturi ţâșnite de sub botul ascuţit, din nou ochii lor negri privindu-ne maliţioși și spinările cafenii săgetând suprafaţa oceanului. 10.15. Adunare la puntea pupa. Comandantul marșului face analiza comportamentului pe timpul escalei. După, ne invită la el. Sărbătorește venerabila vârstă de 6 ani pe care-o împlinește fetiţa lui. Apar fotografiile. Își fac loc confidenţele. Este cald. Ru liul plus fumul de tutun mă trimit urgent la cabină. Lui Bill i s-a făcut un abces purulent la ochi și altul în talpa piciorului. Încep să se manifeste servitutile pe care le impune clima și traiul în comun cu mare densitate pe centimetru pătrat. Și la unii elevi au apărut erupţii purulente. Încerc să reiau lucrul. Bill suferă evident. Ruliul la viteza asta mică este oribil. Imposibil să mă concentrez și să domin starea de leșuială, de vertij. Singura soluţie care se impune este a di simulării.

A fost o clipă de încordare în prima zi a escalei în Las Palmas, am trecut peste ea și acum, când luăm largul, băieţii mă înconjoară cu o mie de atenţii. La prânz Unchiul (Cr 1 Comănici) îmi trimite o citronadă de la gheaţă. Ei îmi aduc banane. Au grijă de mine cu discreţie. Orice gest începe să aibă sensuri ignorate la uscat. Zi agonică în care mă readaptez navigaţiei. Valul la Ocean, amplu și profund, imprimă navei mișcări cu care trebuie să-mi familiarizez organismul. La masă secundul ne comunică programul apei dulci. Având în vedere lungimea marșului, apa dulce se raţionalizează după un orar riguros. După masă încerc să descopăr o poziţie în care să pot lucra, stând pe cușetă. Cam greu. Gran Canaria s-a resorbit în Ocean. 19.40. Se strâng velele superioare: rândunica, zburătorii și velele strai corespunzătoare. Noaptea cade fastuoasă. Am senzaţia că m-am autocondamnat la rătăcire veșnică pe ape.

Miezul nopţii. Alunecăm fantomatic în fusul orar 1 vest. Ceasurile bordului se dau înapoi cu o oră. Observatorii sunt la posturi. Alizeul constant, ne împinge leneș spre sud-vest pe direcţia arhipelagului Capul Verde.

Sâmbătă 27 martie. Spre zori, înaintea luminii, pescadorul *Galaţi a* venit în pupa, a aprins proiectorul și l-a fixat pe vele. Comandantul navei noastre a aprins unul dintre proiectoare și i l-a fixat pe prova. Drum bun și rămas bun în Ocean. Sunt acolo, pe nava care se pierde rapid în întuneric, gazdele noastre din Las Palmas. Cer acoperit, plumburiu. Timp bun de lucru. Mă înșurubez în fotoliu și cu tot ruliul greţos lucrez până la 12.00. De fapt este o luptă pe viaţă și pe moarte cu Oceanul acesta perfid, care vrea să mă anihileze. Cu atât mai sângeroasă cu cât mi-a atacat aparatul digestiv. Doctorul mi-a fixat regim. Bill este chinuit de abcesele lui. Controlez cutiile cu filme. Stau bine în magazie, cartonul lor este umed și, inutile

deocamdată, mi-e frică să nu fie atacate de aerul salin. La masă salată de castraveţi verzi și banane. După masă am descoperit cu Bill cel dintâi carcalac. Nava a fost deratizată radical încă de pe doc, dar Bobi îmi spune că acești gândaci roșii de navă se ascund în tubulatura de toate genurile, în prize și comutatoare, au o tehnică formidabilă a depunerii ouălor în cele mai absconse și de neatins ascunzișuri ale navei și, practic, ies victorioși împotriva tuturor mijloacelor de distrugere folosite de om. În plus carcalacul atacă dându-și drumul de pe plafon, este viclean, rapid și prolific până la demenţă. La 13.00 am intrat într-o ploaie măruntă cernută prin ceaţă. Oceanul este tern, cenușiu și pustiu. Navigatorul și-a cumpărat o mașină de calcul minusculă. Își face calculele de nagivaţie cu ajutorul ei, ceea ce-i reduce uluitor timpul în care-și stabilește dreapta de înălţime. Carturi. Plutire leneșă.

Rutină. Seara vedem la puntea centru poemul lui Sorescu „Craiova din car” și… „Apașii” pe care-l digerăm în lipsă de altceva.

Duminică 28 martie. Combustibil 96%. Apă 96%. Suntem plecaţi de 24 de zile. În babord. Sahara. Las Almenas. Bahia de Caballo. Va trece dincolo de orizont Roca Cabron și mai spre sud Bahia de la Villa Cisneros. Mermoz. Istoria liniilor aeriene transsahariene. Au apărut niște pescăruși fuselaţi, albi cu vârful aripilor negre, alţii negri, curioși, executând picaje temerare. 09.05. Soare torid. Se comunică ţinuta pe navă. Se adoptă pantalonii scurţi. Oceanul, o imensă oglindă care se bombează ușor, ca și când apele oţelii ar respira lent. 09.12. Se strâng velele în strângători. Nava în derivă în punctul de 24°49 latitudine nord și 16°28 longitudine vest. Se arborează pavilioanele „Delta” și „Victor”, ca și bulele negre de navă în derivă. La soare + 26°. Torid. Lemnul punţii arde. 10.00. Se lasă la apă bărcile 1,2,3,4. Elevii trag la rame și execută rolul pentru lăsarea bărcilor la apă. Facem plajă și gimnastică. Unchiul, Ursin, sare coarda de nu știu câte zeci de ori.

Condiţia fizică este esenţială. Doctorul îl ia în primire pe Bill care suferă. Se pare că-i taie abcesul din talpă. Delfinii. Apar la orizont, vedem siajul, vedem strălucind alb pântecele celor care fac tumbe, apoi ajung nava, ne fac demonstraţiile de rigoare și dispar. Nu-ł pol veni cu nimic în ajutor lui Bill care-și ţine pe ochi pansamente dezinfectante și stă lungit. Se poate merge la pupa, pe dunetă, la puntea centru, teugă și, de ce nu, în arboradă. Prea mult pentru cele 4 – 26°. Este duminică și acasă copiii sunt pe dig. Poate nu. Este doar 27 martie. Mă refuz evadării. Limita dintre aceasta și dezertare este foarte șubredă. Încercăm cu toţii să suplinim duminicile noastre terestre. Deocamdată asistăm la parada navelor care vin din porturile africane, sau navigă spre acele porturi. Oceanul este animat, se văd fumurile subţiri ale cargourilor, apoi apar castelele albe, apoi navele. O navă sub pavilionul R. D. Germane vine la un cablu de noi. Spre prânz se ridică bărcile și se întind velele. Totul este lentoare și odihnă. Jurnalul de bord începe să fie parcimonios. 18.15. Program artistic improvizat de elevi. Băieţi talentaţi care dau navei aspect romantic. Chitare electrice, un baterist redutabil, voci plăcute, muzică folk, populară, ușoară, apoi don Tomiţă cu ariile din „Marco Polo”. Ascultăm muzică,

se întunecă, constelaţiile se balansează în mărul catargelor, Oceanul uleios se arată când într-un bord, când în altul, la orizont o navă iluminată, apoi cerul sudic înstelat brăzdat brusc de fulgere și obscuritatea care învăluie punţile, nava, echipajul și nostalgiile lui. Târziu, navigatorul face exerciţii cu fratele lui, elev caporal. Și, perfid, sentimentul singurătăţii infiltrându-se de pretutindeni. Controlez lochul. Mi s-a părut că valul de etravă este evident.

Ca și foșnetul apei sub chilă. 7 noduri. A rămâne pe linia normalului este un succes. Monotonie. Singurătate. Sentiment de părăsire. Specia mea s-a dezvoltat pe pământ. Sunt prizonierul unui orizont de 5 1/2 mile marine, atât cât pot acoperi cu privirea de la înălţimea punţii. Spre seară au poposit pe sarturi și vergi cele dintâi rândunele. Obosite. Aproape sleite.

Secundul a pozat-o pe cea așezată în preajma noastră pe balustradă. Strângerea velelor. Gabierii abia se văd cocoţaţi la rândunică. Comandantul aprinde proiectoarele și le fixează pe vele. Echipajul lucrează lejer în arborada cu aspect de fantasmă. Socotesc zilele care rămân până la primirea scrisorilor în ţară.

Luni 29 martie. Apă 94%. La 05.55 se dă la posturile pentru întinderea velelor. Constat că infecţia stafilococică m-a vulnerat la ceafă, unde se conturează un foarte antipatic fu runcul. Am mai păţit așa ceva când june sublocotenent pe un aerodrom unde ne specializam, am rugat un camarad să treacă o lamă prin flamă și să-l opereze pe loc și pe viu. De ciudă, hotărăsc să-mi las cioc. Sunt civil și civilii n-au regulamente care să interzică purtarea bărbii. La 07.15 navigatorul anunţă plin staţie că trecem tropicul Racului. Dau buzna pe comandă de parcă toate sirenele Atlanticului ar jalona tropicul, cântând din harfe. Punctul de coordonate: 20°27’ lat. N. și 17°41’ 5 long. V. Port ca o a doua natură, ori mai curând ca pe cea primordială, un fel de tristeţe melancolică, de parcă m-aș în dreapta spre un exil pe jumătate romantic, pe jumătate eroic și mă apucă revolta împotriva tipului abisaloid care mă dublează și asupra căruia vărs un torent de sarcasme, mai ales acum, după ce-am trecut tropicul Racului. La salon a început repiturarea pereţilor. Pe toată nava răsună marţagoanele, niște nefericite de ciocane sub loviturile cărora sare pitura veche (a se citi vopseaua) de pe vinciuri. Sunetele astea au un ecou de neimaginat sub punte. Marinarii și elevii sunt împărţiţi pe sectoare, într-o operă vastă de întinerire a navei. Se vopsesc gruele bărcilor. Se piturează sarturile cu negru. Nu este loc pe nicăieri. O parte din elevi sunt la cursuri. Cursuri, într-o căldură de iad, când toată nava răsună de ciocănitul nemilos al marţagoanelor. Ofiţerii-profesori ies de la ore lac de apă și livizi. Arunc peste bord tentaţia spre abisal și trec la cabina unde scriu o parte din reportajul pe care-l datorez revistei „Viaţa militară”. Am de gând să-l expediez din Venezuela.

Binecuvântat pământul. Minune a minunilor. Cu iarbă și flori, cu arome și arbori, cu păduri și câmpii, solid și nelegănător.

Lucrez, marţagoanele îmi bat nemilos în tâmple, Bill zace, apoi îmi apare în hublou o navă. Un petrolier. Profit ca s-o șterg englezește de la muncă. Petrolierul se numește *„Nimbus”*, trece la câteva cabluri de noi, echipajul ne face semne prietenești și este evident, a schimbat de drum ca să ne vadă. Cobor la infirmerie.

Doctorul Săeșan este aici cu totul altul. Specialist chirurg, în exercițiul funcțiunii știe una și bună: meseria. De fapt este medic universal, pentru că tratează tot ce se ivește la bord. Îmi extirpă mizeria din ceafă și rabd ca o Piele-roșie, cu demnitate. Masa de prânz, devenită eveniment așteptat, stârnește entuziasm. Ciorbă de zarzavaturi făcută magistral și la clasica fasole, salată din varză proaspătă și ceapă, o ceapă dulce și… măr. Un Golden delicios, de toată minunea.

După masă vântul se întărește. Oceanul se tivește cu spumă albă. *Mircea* rulează plăcut. Navigăm cu vele pe direcția în sulelor Capului Verde. Studiez și fișez „Regulamentul serviciului la bordul navelor”. Îmi este mai ușor să mă descurc în cotidian. 16.31. Suntem pe dunetă. Semnalizatorii vestesc o navă militară. Este crucișătorul sovietic *Amiral Makarov,* care vine de undeva din sud. Vedem cum decolează elicopterul de la pupa, care se apropie de *Mircea.* Stă la verticala noastră.

Copilotul deschide portiera și ne filmează. Secundul, specialistul foto, îl fotografiază. Elicopterul virează de două ori dea supra noastră. Crucișătorul – masă de oțel verzui-cenușie – abia se mai vede la orizont. Înserează. Sovieticii (poartă veste de salvare portocalii) ne fac semne prietenești și zboară să-și regăsească nava. Pluto a dat la apă un loch mecanic, a cărui elice angrenează o parimă lungă de câțiva zeci de metri. Vântul se întărește. Ruliul a început să devină plicticos. Don Grig, mai mult nevăzut și fără zâmbetul cotidian. Se pare că nu sunt singurul la bord bântuit de angoase. La 18.27 se aprind luminile de navigație. Oceanul este pustiu și numai deasupra noastră apar constelațiile.

Marți 30 martie. Apă 90%. Mă fixez la masa de lucru.

Nava rulează lin, pe un Ocean ondulat de acest vânt binecuvântat și înțelept care este alizeul. De dimineață am încercat să-mi reiau programul de la Grădiștea. Adică, Salutul yoghinic”, un lanț de mișcări gimnastice pe care se sincronizează inspirații și expirații de o anumită frecvență, exerciții care de zeci de ani îmi păstrează umorul și prin care sper să înăbuș anarhia la care a ajuns aparatul meu digestiv. Unchiul și don Tomiță erau pe punte sărind coarda conștiincios. După mania mustăților a apărut mania tunsului chilug. Tot mai multe capete sunt fie lucii, fie tunse cu mașina zero. Scriu de parcă aș săpa la sare.

08.30. Trece pe lângă navă petrolierul liberian *Troms,* care ne salută cu pavilionul. Se răspunde la salut. Efortul de a adapta un program terestru vieții marine este cvasiimposibil. Încăpățânându-mă, risc să ratez călătoria. Este cald și căldura umedă anihilează spontaneitatea. 10.15. Nu mai aud contactele timonei electrice țăcănind pe deasupra ploților. S-au constatat bătăi la convertizorul cârmei și s-a trecut la guvernarea cu timona manuală. Suntem în punctul 21°51 lat. N. Și 19°04 long. S.

10.40. Pretextez vizita la doctor și dezertez de la manuscris. După ce mă las scurmat cu penseta pe viu, o șterg pe punte cu o satisfacție demnă de o faptă mai onorabilă. Ofițerii de punte sunt la careu unde au o discuție despre navigația ortodromică. Prezentarea temei o face locotenentul major Suciu.

Plutoanele care au program de toaletarea navei bat cu marţagoanele, piturează. Spală și toate aceste operaţii sunt mai mult decât sonore. Vine comandantul Hârjan și ne lansăm în conversaţia predilectă: nava și marea. Constat pustietatea de plină a Oceanului. O fac cu zel infirmat pe loc de apariţia jetului binecunoscut din cărţile fascinante despre vânătorii de balene ai secolului trecut.

— Balene! strig când văd spinarea cafenie ieșind între două valuri.

Alertă. Trecem cu toţii în tribord. Alergăm după aparatele de fotografiat. O turmă de cetacee ne taie prova, înotând leneș. Rangul 2 Ștefănescu îmi tempereazӑ entuziasmul. Nu sunt balene. Sunt cașaloţi. Aud zgomotul jetului proiectat pe verticală, însoţit de un miros greu. Spinări maronii, de patru, cinci metri, jeturi, înot leneș între valuri. Cald. Unul din o fiţeri îmi povestește o dragoste din adolescenţă, reluată exploziv la întâlnirea de 10 ani după terminarea liceului. O femeie pe care, de aici, o idealizează. O poveste pură, frumoasă, fără nimic din banalităţile cotidianului. Poate contribuie și alizeul și Oceanul și singurătatea noastră între apă și cer. Timonierii de cart sunt în puţul de la pupa. 12.50. Echipa care lucrează la remedierea defecţiunii de la cârmă constată că la convertizorul acesteia axul rotorului, acolo unde a fost încărcat la șantierul naval, are un joc nepermis în cămașa interioară a rulmentului. Se trece la remediere cu mijloacele bordului, care, desigur, nu sunt cele ale șantierului. 15.20. S-a remediat defecţiunea de la convertizorul cârmei. S-a trecut la guvernarea navei cu timona electrică de la comandă. Coborâm spre sud-vest, ţinând prova pe insulele Capului Verde. Dincolo de măștile noastre stau angoasele.

Miercuri 31 martie. Apă 88%. Suntem în alizeul de N.N.E.

Viteza vântului 9 m/s. Viteza navei 5 noduri. Reușesc greu să-mi stăpânesc organismul care, se pare, dorește anarhia, imitând colectivul digestiv. 11.00. Trec la careu și asist la o ex punere a rangului 2 Ștefănescu, pe o temă cu totul însufleţitoare: stabilirea centrului unui ciclon și manevra de ieșire.

S-au afișat planșe și se demonstrează care sunt părţile periculoase, care sunt acelea în care se poate manevra. Comandantul marșului ne face apoi o demonstraţie documentată pe hărţi statistice, care sunt lunile anului și regiunile din Atlantic în care se formează ciclonii. Do obicei Marea Caraibilor, ori vestul ci, la sud de Barbados, unii dezvoltându-se spre continentul sud-american, cei mai mulţi luând-o peste Cuba în Golful Mexic, apoi virând spre N.E. Atingând Florida, urcând pe coasta Statelor Unite, ori virând în larg, spre Azore. Exact drumul lui *Mircea.* Încep să se formeze pe la sfârșitul lui mai. Până pe la mijlocul lui iunie, cresc în iulie și august, atingând apogeul ca frecvenţă și forţă în septembrie. După câte se vede o discuţie veselă, care deschide perspective luminoase! Timpul, eu tot programul riguros, se autoanihilează. Plutim cu alizeul în vele și atât. Secundul își adoră fetiţa. A început să gângurească, să articuleze cele dintâi cuvinte și i se pare că pierde ceva inestimabil din viaţă, nefiind acolo unde se petrece miracolul vieţii „Siminei mici" ale cărei fotografii stau în cabina lui printre cele cu *Mircea,* fotografii pline de poezie și nostalgie. Între scrisorile pe care femeile noastre le vor primi

mâine, ori poimâine, și următoarele, vor trece 7 săptămâni. M-am hotărât să zac o după-amiază. Să zac legănat de alizeu. Un lux pentru milionari. Deci zac cu onor până când apare figura de rugbist a doctorului Săeșan. Apoi mustăcioara doctorului Grigorescu. Apoi, masiv, intră în cabină comandantul marșului. Adio program de voie și vise legănătoare. Amurgul mă găsește pe punte. Fișez tot ce găsesc în legătură cu *„Arquipelago de Cabo Verde”.*

Joi 1 aprilie. Ziua păcălelilor. Vântul din N.N.E. Mă fixez la legănătoare» mea masă de lucru, după ce constat că cei care ne păcălesc sunt stafilococii. Pe Bill îl chinuie măselele ca și pe timonierul Călin. Doctorul Săeșan a mânjit ocularul sextantelor cu cărbune. Cel dintâi care-a făcut ochi de leopard a fost navigatorul. Tomiţă, tenorul, aţâţat, a vrut să-și arate măiestria în mânuirea unei scule străine de borderourile zilnice. În hazul general s-a ales cu un ochi de leopard de toată frumuseţea. Fără să realizeze farsa, încearcă la sugestia sub versivă a puntiștilor să privească și cu ochiul sting, ceea ce-i aduce un al doilea ochi de leopard, care-l face să semene cu un Mefisto în pragul pensiei. Se pare că doctorul Săeșan este campionul farselor la bord. Un campion deliberat, care practică un tratament moral preventiv. Se insinuează în cabină și-mi dă niște „hapuri”, care, zice el, mă vor relaxa. La dracu.

Mi-a dat un somnifer tranchilizant, pentru că nu reușesc să mai ies pe punte și abia ajung la cușetă unde dorm neregulamentar, în timpul programului. De fapt sistemul telepatic n-a fost deconectat de la reţea. Știu că acasă se întâmplă ceva grav. Cer să mi se aprobe transmiterea unei radiograme. Se aprobă. 17.00. Agitaţie pe punte. Se dă la posturile de manevra velelor pentru executarea unei volte sub vânt. Ce ușor este s-o faci când ai puncte de reper la uscat. Aici, singurul punct de reper este compasul. 17.10. S-a terminat manevra de voltă sub vânt. Echipajul a acţionat excelent. Comandantul Ispas a condus excelent. Asta oricare velist o simte. S-a întărit vântul.

Se ridică hulă. Vântul la 3 carturi dinapoia traversului, în babord cu 9 m/s. Vergile braţate 3 carturi la tribord. Viteza navei = 8 noduri. Deriva 4 – 5°. Înclinarea 5° tribord. 18.00. Văd dorsala unui rechin, foarte aproape în pupa tribord. Văd apoi trupul cafeniu-oţeliu îndreptându-se spre lochul mecanic. Un cârd de pești zburători, săgeţi argintii, ţâșnesc din ocean, virând în formaţie. Am intrat în apele tropicale. Peste 5 ore vedem arhipelagul Capului Verde. Bill suferă inuman de măsele.

În babord, Republica Islamică Mauritania, desigur undeva din colo de orizont și graniţa ei cu Senegalul. Sunt o mie desemne abia perceptibile care mă alertează, cunoscute din relatările exploratorilor, ale membrilor din expediţii, ori echipaje, semne care prevestesc instaurarea bolii de expediţie: deocamdată nervozitate, intoleranţă, izbucniri la diapazon înalt. Este spre amurg. Oceanul și cerul devin liliachii. Stau la pupa cu comandantul marșului. Răspunderea croazierei îi pune o mie de probleme. Într-un fel, marșul acesta îi încununează cariera de marinar. Coborâm la el în cabină, bem citronadă cu lămâi cumpărate în Las Palmas, mici și

acre și ne întoarcem la pa siunea comună: velierele. Îmi schiţează istoria lor contemporană. Aflu biografiile câtorva din cele cu care ne vom întâlni în Bermude. Velierele, marile veliere ale secolului, puţine, cunoscute în lumea mării, destine unice, personalităţi complexe și fascinante, cu drame și succese, purtându-și pavilioanele pe valurile Oceanului planetar, venite din memoria mărilor împreună cu nostalgia plutirii dincolo de noi, navigând mereu spre dincolo de noi. Îmi creează o stare ciudată de detașare. Seara, legănat de hulă, notez sub cercul de lumină al lămpii de birou, transcriind din memorie o fișă de lectură.

— Înţelepciune prin Armonie, Ordine prin Drept, Certitudine prin Dubiu, Fericire prin Experienţă, A fi prin De venire, Putere prin Cunoaștere, Conștiinţă prin Știinţă. Dea supra se leagănă catargele, constelaţiile s-au poleit cu aur, aud valurile clipocind sub cocă și Bill, cu obrazul desfigurat, su fără câinește de măsele. Telegrafiștii se pregătesc să trans mită în ţară. Radiograma mea transformată în semnele Morse va lua, prin eter, calea casei. Miracolul poate fi înţeles în întreaga lui complexitate și semnificaţie numai de aici, ori de la bordul unui avion pierdut în ceaţă. Stau pe cușetă și ascult ţiuitul staţiei și răpăitul rapid al semnalizatorului. Apoi inamicul numărul unu, imaginaţia, activitatea obositor de accelerată a gândirii, umple spaţiile informe ale nopţii cu filme de groază în haosul cărora se perindă cadre ale căror actori sunt cei apropiaţi. Bill se zvârcolește. Geme. Se pare că pernuţa ţinută în braţe să-l apere de lume și să-l izoleze în el și cu ai lui și-a pierdut harul ci protector. Noaptea splendidă, tropi cală, se convertește sub punţi într-un somn cleios și halucinatoriu.

Vineri 2 aprilie. Am trecut azi-noapte între continent și cea dintâi insulă din arhipelag: Ilha do Sal. Face parte din grupul Ilhas do Barlavento, adică insulele din vânt, termen marinăresc care definește bordul, ori locul din care bate vântul, aici alizeul. 06.00. Cer morocănos, acoperit. Cumuluși foarte joși, coloraţi vag în roz-cenușiu. Este un loc râu famat pentru navigatorii pe ambarcaţiuni mici, ori pe cele fără mijloace de radiolocaţie. Neguri tirându-se pe Ocean, curenţi puternici și perfizi, valuri și stânci, tot atâtea prilejuri pentru multele naufragii care fac trista faimă a locurilor. Plutește peste ape o tristeţe morocănoasă, de paragină și sărăcie. Arhipelagul a fost descoperit pentru europeni în 1456 de veneţianul Alvise la da Mosto, navigator în slujba Portugaliei.

Ilhas de Barlavento: Sal, Santo Antăo, Sao Vicente, Sao Nicolau, Santa Luiza și Boa Vista. În sud, cam pe latitudinea Dakarului. Ilhas de Sotavento, insulele de sub vânt: Brava.

Fogo, Sao Tiago, Maio. Deci coborâm spre sud-sud vest, între coasta africană și arhipelag, sub un cei neguros și neprietenos. Am senzaţia că rătăcesc pe mări de-o veșnicie. Trec la masa de lucru. Migrez din apele arhipelagului la parapetele Griviţei 2.11.30. Apare doctorul Săeșan. Îmi propune e în jecţie cu stricnina. Drăguţ din partea lui. Doar auzind cuvântul stricnină devin brusc optimist. Cum am lucrat binișor sub cerul posac, mă relaxez ascultând povestea unuia din membrii echipajului. Plecat în marș a doua zi după ce soţia îi născuse în condiţii dramatice,

a suferit interior două luni, fără o vorbă.

S-a măcinat în sine. După două luni a cedat. I l-au adus la infirmerie pe braţe. Vreo aluzie? îmi spun că doctorul nu-mi cunoaște generaţia. — Delfini! Urcăm pe punte în goană. Un cârd de delfini dă un mare și fastuos spectacol de gală, stârnind stoluri de pești zburători care decolează în toate direcţiile. Salturi în perechi, salturi în evantai, formaţii de patru prin ambele borduri, acrobaţie aeriană, totul într-o viteză ameţitoare, totul în jerbe translucide de apă și o plasă ţesută din siaje. Prânz deosebit la careu. Îl sărbătorim pe rangul 1 Manea. Rangul 2 Neiculescu este în formă. Volubil, constru iește paradoxuri și apropouri care vizează o „consultare” a ceea ce scriu cu sârguinţă în caietele mele. Desigur, nu o cenzură, un ajutor, măcar pentru exactitatea termenilor tehnici.

Am lipsa de umor să refuz ajutorul oferit. Mă descurc singur și încă bine de tot. Puţintică tensiune, tentativa nu reușește și derivăm în cotidian: comandantul navei preocupat de manevră nu și-a văzut soţia la plecarea din Constanţa, peisajul de la Mangalia cu nave și echipaje la front când *Mircea* s-a întors de la Hamburg, furtuna din Biscaya, întâmplări din sublocotenenţie. 16.00. Nava în marș cu vele φ = 14°30 N; λ = 23°43 V. 16.20. Ofiţerul cu manevra velelor prelucrează cu întregul efectiv regulile de comportare în arboradă și la manevră contând pentru luna aprilie. 19.22. Se schimbă de drum și se ia Da = 225°. Întunericul cade brusc, neprevenit de amurg. De serviciu, secundul. Idei exacte, aproape matematice despre relaţiile cu lumea și profesia. Zeci de pești zburători ţâșnesc din întuneric, trasoare argintii în clipa când trec prin lumina căzută de la bord. *Mircea* plutește într-o noapte umedă, impenetrabilă. Universul sonor al navei s-a estompat.

Aud vag scârţâitul vergilor, al scripeţilor, miroase a Ocean, a catran și pitură, a santină și a vele umede, mirosuri amestecate, iuţi, care-ţi intră în celule și nu-ţi mai ies toată viaţa așa cum nu-ţi ies cele ale aerodromului. Ceasurile cartului se scurg în valurile clipocitoare și-n cerul neguros. Secundul îmi spune că azi-noapte am navigat cu 10 1/2 noduri, adică viteză cu totul remareabilă. Simt cum pulsează viaţa dincolo de bord. O viaţă trepidantă, misterioasă și fascinantă. Cr2 Ștefănescu îmi povestește câteva tragedii consumate pe mare. Îmi vorbește de neglijenţa carturilor de pe marile cargoboturi, ori mineraliere, care opresc radioul și redifonul să nu fie deranjate în timp ce joacă pocher ori table, cuplând pilotul automat. Atenţie deci cu *Hai-Hui* cvasi invizibilă pentru cei din castelul unei nave de 20.000 tdw. Între Canare și Brazilia se fac 7 ore cu avionul. Doctorul s-a metamorfozat în stomatolog și l-a dădăcit pe Bill care bântuie puntea ușurat de dureri. *Republica de Cabo Verde* este undeva în tribord și până la coasta senegaleză sunt doar 250 de mile.

Sâmbătă 3 aprilie. Curăţenie radicală. Jeturi de apă. Bricuitul punţilor, furbișatul alămurilor, aspiratul mochetelor, toată nava cu fundul în sus, glasul de stentor al lui nea Ivan, un fel de ieșire din amorţire. Mă vizitează locotenenţii majori.

Tema: marina. Doctorul povestește escala din Sicilia și raidul fulger de la Paris. Desigur stăm în derivă. Anthal a cerut mecanicilor un drug de fier beton, a confecţionat un cârlig uriaș, l-a prins cu o parâmă, l-a nădit cu carne, o halcă și toată opera asta rafistolată de unul din pescarii înrăiţi ai bordului, rangul 2 Dediţa,

atârnă la pupa în chip de nadă pentru rechini. Se întâmplă ceva în psihologia noastră a tuturor. În primul rând nu mai sunt un străin. Nu sunt doar forma] un membru al echipajului. M-am integrat și asta este cea dintâi victorie pe care mi-o apreciez. Apoi mutaţiile spre obsesii și manii, cărora li se adaugă infecţia stafilococică. Un echipaj de abstinenţi înghesuit între borduri, unde pe fiecare metru pă trai de punte mai există cineva, unde gesturi devenite de irită, unde clișeele verbale te scot din ţâţâni, unde monotonia devine structură existenţială, unde nu-ţi poţi disimula micile infirmităţi fizice, ori psihice, astea toate la un loc se aglutinează pe minusurile de structură și încep să se vadă evident.

Conștient sau subconștient, echipajul luptă să se păstreze mult deasupra liniei de plutire. La cazarma 4 se citește și cărţile citite se comentează. La careu se joacă pietre. Elevii pregătesc programe artistice. Avem încă o rezervă de filme, cam vechi, cam uzate, dar filme. Vreau de mult să înjgheb un cenaclu literar-artistic, dar încă nu s-a găsit timpul necesar. Insulele arhipelagului stau pitite în pâcla cenușie prezentă și astăzi deasupra lor. Comandantul Ispas consideră că este necesar un șoc care să dinamizeze lentoarea vieţii de bord. Un șoc psihologic. În consecinţă își începe inspecţia de după curăţenia generală. O ia de la cală, la cambuză, cazărmi, cabine, punţi și arboradă, se automontează, găsește o mie de lucruri prost făcute, ori neglijate, adună echipajul, îl muștruluiește, simţim cu toţii că suntem pe o navă militară, pe nava-școală a marinei românești și drept urmare se încerc curăţenia de la capăt, în ritm alert. Marcelino care mai găsește scăpare la noi în cabină își reia uneltele. Glasul lui nea Ivan domină cursiva.

Toată nava miroase a detergenţi și a duminică. Doctorul și cu Pluto conspiră. Mâine… “mare gală de box, mare”. Se scriu centurile campionilor, se organizează echipele, lumea are de lucru, mâine „se întâmplă ceva”. Intră Pișta și ne strigă: del fini! Delfinii, bravii și simpaticii noștri prieteni. Ieșim la punte. O turmă mare, de data asta la vânătoare. Vin din sudest, din babord, în linii succesive, întinși pe câteva cabluri lungime, vânând într-un banc de pește. Cei mari fac treaba conștiincios și gospodărește. Tineretul zburdă, vânând în salturi uluitoare. Jerbe de apă translucidă. Seara, un cașalot în tribord. Scoate un fel de grohăit și se duce navigând pe o sinusoidă în plan vertical. Dintr-odată cerul se curăţă și, în tribord, insolită, plină de un farmec straniu, apare insula Fogo.

Suntem deci în sudul întregului arhipelag și am pus prova pe largul Oceanului Atlantic. Până în Marea Caraibilor nu vom mai vedea pământ. Un con vulcanic, Pico de Fogo, unicul vulcan activ al arhipelagului, cenușiu, decupat viguros din cerul împâclit, o insulă de stâncă, văd linia abia schiţată a brizanţilor înspumând baza insulei, sentimentul acut al unei singurătăţi absolute consumate între stânci, cer și apă. Navigăm cu viteză mică. Din Canare până aici am străbătut 1 200 mile marine, dublând Africa Occidentală cu Sahara spaniolă, Republica Islamică Mauritania și o bună parte din coasta Senegalului. Arhipelagul Capului Verde se află la nord de noi, în tribord. L-am dublat, navigând între Africa și insulele lui estice: Sal, Boa Vista, Praia. N-am văzut văile fertile *ribeiras,* n-am văzut povârnișurile aride, n-am văzut populaţia creolă, vedem, măreţ, vulcanul Fogo înalt de 2829 m

plutind pe Oceanul peste care cade brusc întunericul, și atunci, foarte departe, se aprinde o foarte săracă constelaţie, probabil luminile capitalei Praia, în sudul insulei Sao Tiago, 32.289 locuitori. Insulele fără căi ferate, vegetaţie săracă, climă tropical oceanică. Pico de Fogo dispare în noapte. La puntea centru se dă filmul cehoslovac de anticipaţie „Bororo". Băieţii au preferinţe în materie de actriţe și este ciudată această substi tuţie a realului, acest surogat de viaţă, care impune un anume chip și un anume trup, o anume femeie, a cărei apariţie pe ecran este salutată cu frenezie, omagiu la care nicio fată nu va ajunge, primindu-l doar aceea care în plin Ocean ne creează iluzii și no farmecă, așa cum ne lăsam iluzionaţi și fier menţi în adolescenţă.

Duminică 4 aprilie. O lună de când am plecat din Constanţa. Plutim pe un Ocean albastru ultramarin. Alizeul a stă bit, probabil mascat de Ilhas de Sotavento. Abia înaintăm.

Radiogramele venite din ţară îi cer comandantului Hârjan să-și precizeze intenţiile. La o consfătuire pe bord, comandantul și noi toţi dorisem să atingem ecuatorul. Se pare că Brazilia și-a extins limita apelor teritoriale la 200 Mm și coborând la ecu ator am risca să punem motorul pentru a evita această limită.

Ori, ambiţia comandantului și a echipajului este să traversăm Atlanticul cu vele. Stau pe punte, este cald, soarele este de argint lichid, etrava abia își îngână cântecul, în siaj zboară și amerizează un fel de rândunele de mare și comandantul Hârjan mă întreabă ce variantă aș alege din cele două: ecuatorul, ori traversarea cu vele? Traversarea cu vele mi se pare notabilă, complexă și caracteristică. N-a făcut-o nicio nava românească. Este pe drumul lui Columb. Îi dă lui *Mircea* un capitol complex de istorie. O treabă nepeticită, armonioasă, distinctă, care personalizează cu harul unicatului, înscriind nava și echipajul în rândul marilor veliere oceanice. Ecuatorul? Tăiat în toate sensurile de navele flotei noastre comerciale. Pentru noi. O linie imaginară, pe un Ocean de plumb, dincolo de care începe emisfera sudică. Deci, zic eu, traversarea cu vele. Este și opinia comandantului Hârjan. Care o impune cu autoritatea ultimei raţiuni. Vom cobori până la latitudinea de 8°N. Ceea ce este mai mult decât suficient pentru a ne da seama de navigaţia în apele ecuatoriale, apoi vom urca spre Marea Caraibilor și centura lor estică: Trinidad, Tobago și Antilele Mici. La bord se citește, se joacă șah, ori table. Zi de repaus. Cobor la cabină și reiau lucrul la manuscris. Nu mi-am făcut încă un plan de reporter. Lucrez de parcă aș pisa sare la ocnă, când vine Bill (ușor asimetric din pricina măselelor) anunţând vestea: o navă! Pas alergător pe dunetă. În pupa un petrolier negru, impresionant, din Monrovia, Liberia, care navigă spre Golful Mexic. Ne salută cu sirena. *Mircea* răspunde la salut tot cu sirena. Mugetul acela sfâșietor taie liniștea Oceanului, răscolindu-mi măruntaiele. Stolurile de pești zburători, săgeţi argintii cu pirat sonor de aripi, au devenit obișnuite. Scriu a doua scrisoare acasă, actul este absurd, n-o voi putea pune la poștă decât peste o lună, dar o scriu și mă confesez. La puntea centru activitate febrilă. S-a întins „ţinte bine" care joacă un rol de frânghii pentru ring. Există o masă a oficialităţilor,

una a presei, alta a arbitrilor, acoperite cu plușuri, există cartonașe indicatoare, arbitrii sunt în cămăși albe. Pluto face invitaţiile, echipajul ocupă babordul și puntea bărcilor, organizatorii sunt aferaţi, doctorul. În ţinuta de rigoare, cu cutia lui metalică plină de pansamente, face mână de necruţător. Iau loc la masa presei, respectând regulile jocului. Nu-mi place boxul, dar consider că este util ca mari nani să știe să boxeze, să nu se teamă de o înfruntare corp la corp. Gong. Vin comandanţii în cămăși-bluze albe, totul cu ceremonie și tact. Băieţii boxează, unii își mai cară și pumni pe lângă box. Croitorul folosește cornul de ceaţă al șalupei cu care sporește vacarmul făcut de cei cu clopoţei și tigăi, ori alte instrumente metalice și toată lumea se derefulează strigând, vărsând sarcasme, inventând porecle, ori folosindu-le copios pe cele inventate demult. Cu sifoanele destinate refacerii combatanţilor se șpriţuie căpăţânile rase, ori tunse chilug.

Don Tomiţă. Trecut pe post de arbitru, este aplaudat la scenă deschisă, se decernează trofeele, apoi coboară seara și vin, de la sine, confidenţele. Inginerul hidrolog își rememorează studenţia. Pluto constată că este căsătorit de 8 ani și că în nicio vară din acestea opt nu și-a petrecut concediul împreună cu femeia lui. Ușor, se migrează în România. Acasă. Când îmi va veni radiograma ta? Bill suferă o recidivă. Unul dintre elevi a făcut un abces cât pumnul. Îmi scapă lumea „careului", a „Salonului", a „cazărmilor". Lupta fiecăruia cu el însuși, te merite și spaimele. Noapte. Bill suferă cumplit.

Luni 5 aprilie. Elevul care a făcut un abces enorm în gură este în pericol. Maiorul Săeșan, medic specialist chirurg, n-a făcut stomatologie și cu atât mai puţin chirurgie de acest gen.

Toată lumea se întreabă cum de este posibil ca într-un marș de 6 luni să nu fie la bord un stomatolog. Întrebare tardivă și neeficientă. Maiorul Săeșan se pregătește de intervenţie, secondat de nea Ivan. Recte, dă pe toată lumea afară din infirmeria cu hubloul atât de des acoperit de valuri. Stăm în derivă. Plutoanele care nu sunt la cursuri lasă la apă bărcile nr. 2 și 4. Se montează schelele în afara bordului și marinarii prevăzuţi cu centuri de salvare și chingi de siguranţă încep lucrul în afara bordului, făcând toaleta exterioară. Se piturează. Se freacă bordajul cu periile de sârmă. Maiorul Săeșan operează. Deschide calm nu știu ce canale subparietale, drenează, elevul suportă stoic să-i racleze oasele și, cu toate condiţiile de bord și nestomatologice, băiatul este salvat. Un marinar aduce și instalează în cabină un ventilator de toată frumuseţea. Silenţios, rotindu-se singur de 180°, ventilatorul schimbă brusc atmosfera îmbâcsită a cabinei cu peretele mereu fierbinte de la plita bucătăriei. Oricum, este mult mai confortabil decât pe *Ha* și iarăși, oricum, *Mircea* este de fapt o minilume plutitoare, care ne asigură condiţii de viaţă aproape normale. Am neglijat cu toţii întâmplarea limită a celor doi membri din echipajul lui Ra care au venit în contact cu „fre gata olandeză". De două zile Oceanul este populat cu un fel de meduze violet sângerii, cu o exerescenţă străvezie, ca o pânză de corabie, ieșită deasupra apei. La început, văzute de departe, păreau pești morţi plutind la întâmplare, duși de curent. Mai apoi am

identificat materia cornos-gelatinoasă a meduzei. Cr3 Lucaci (a terminat liceul pe care-l absolvisem la Timișoara) comandând o barcă, a observat că sub filamen tele meduzei există o lume întreagă de pești viu coloraţi și alte fiinţe marine de neidentificat. Fiinţe ciudate, trăind în simbioză pe acest Ocean care ar trebui să fie doar albastru, dar pe care plutesc cutii de bere, ori din plastic, ori bucăţi de bitum, ori lăzi de zarzavaturi, gunoiul navelor și al ţărmurilor riverane, cu o indecenţă care frizează stupiditatea. Unul dintre elevi, entuziasmat de vederea „fregatei", a tras-o în barcă, imprudenţă care-i putea fi fatală dacă doctorul nu era în alertă. De la chirurgia stomatologică a trecut la acest caz insolit și fregata criminală a fost adusă pe punte într-un ghiordel. Desigur doctorii au supus-o unui test, din care nici ei nici fregata n-au înţeles nimic. Înţepată, această fiinţă primitivă reacţionează violent, demonstrându-și agresivitatea. Lucrez binișor, pun punct unui capitol și mi se pare cu totul straniu ca un scriitor român să scrie un roman-documentar navigând cu vele în curmezișul Atlanticului. Mă simt foarte degajat, ca niciodată de când m-am ambarcat. Constat că esenţială și de terminantă este starea morală. Îmi spun că n-ar strica să solicit mai mult talentul, dăruirea și imaginaţia elevilor și să organizăm împreună o seară literar-artistică. Aveam oare care experienţă dobândită de la „Colocviile brașovene", îmi schiţez un plan-program și ies pe punte să-l găsesc pe secretarul de partid. Pe punte, torid. Parcă mă izbește cineva cu ciocanul, în cazul de faţă cu marţagonul, în moalele capului.

Comandantul elevilor Cr2 Pană fixează orele de repetiţii.

Stăm de vorbă la pupa, ofiţerul este pedant și exigent, îmi reamintește pe unul dintre instructorii din „S.O. Av". Și-mi povestește, cu regret și amărăciune, jocul stupid al influenţelor, intervenţiilor și paraintervenţiilor pentru odraslele cu rubedenii, ori părinţi influenţi, care își cocoloșesc odoarele, uitând că de fapt le-au încredinţat unei școli militare care-i pregătește nu pentru a fi ofiţeri de salon, ci pentru a înfrunta marea și, la ordin, inamicul. Este puţintel gelos că-i iau elevii, dar fiind amândoi foști aviatori, găsim repede un limbaj comun. Dejunul. Într-o atmosferă… glacială. S-a pornit climatizorul care huruie indecent, umplând salonul cu o ră coare dumnezeiască și cu un divizion de decibeli. Ne lasă vântul. Plutim în derivă, duși de curent spre coasta estică a Americii de Sud. + 31° apoi la ora 14.00 aerul are 4 – 33° și apa 4 – 22°. Suntem pe latitudinea de 13°36 nord și longitudinea de 25°32 vest. După masă Bill își drenează măselele. Cabina are aerul unei farmacii de campanie, combinată cu o etuvă. Pregătesc programul serii literare, când aud tropote pe punte.

Piraţii îmi zic, dar nu mă mișc, așteptând să se prezinte la cabină. — Rechinii, strigă Bill. Fuga pe punte. De fapt o singură fiară, gri-albăstrie, însoţită pe flancuri de peștii piloţi, ori peștii gunoieri care stau perfect în formaţie. Fiara înoată leneș, cu o măreţie aspră. Poate să aibă în jur de 2m.

Trece chiar pe sub pupa. Se cufundă, iese la suprafaţă, totul este forţă reţinută și pânditoare. Evoluează așteptând prada.

Ocolește bucăţile de pâine, aruncate drept nadă. Apar cârligele cele mai insolite, din fier beton, de care se agaţă hălci de carne. Rechinul atacă scurt. Derobează.

Cârligele sunt prea mari. Se confecţionează altele, în viteză. Fiara degajează și se pierde în Ocean. 16.15. Strigăte de victorie. Ajung pe punte în clipa în care pescarii de guvizi și stavrizi se luptă să ridice peste parapet rechinul agăţat de cârligul din fier beton cu care l-a momit și prins rangul 2 Dedica de la Școala de maiștri.

Tras pe puntea pupa, imobilizat cu căngile, rechinul bate pun tea cu coada și ne privește cu ochi reci, de moarte. Știm că nu cruţă nimic și-i aplicăm legea Talionului. Despicat, doctorul îi scoate inima și i-o pune într-un borcan cu apă de mare în care, straniu, pulsează viguros multe ore după ce hoitul a fost aruncat în Ocean. 19.30. Comandantul superior al marșului a ordonat adunarea întregului echipaj la puntea centru.

La inspecţiile de noapte a constatat abateri de la regula feroce a închiderii hublourilor. Prelucrează regulile de comportare la bord și în special închiderea hublourilor pe timpul marșului cu vele. Reamintește catastrofele unor nave-școală și readuce în actualitate tragedia navei-școală germane Niobe.

De fapt suntem singuri în Ocean și se aplică cu rigoare zicala marinărească potrivit căreia: „cine are conștiinţă de marinar, va lua mai bine toate măsurile de zeci de ori în zadar, decât o dată prea târziu!” Ce s-a întâmplat de fapt cu *Niobe 1* Ieșită din șantierele navale de la Bremen în 1899, renovată în 1923, navă-școală a marinei germane cu 3 arbori, 830 m² suprafaţă velică, dotată cu un motor auxiliar Diesel de 260 C.P., având 46 m lungime, 9,20 m lăţime, un pescaj de 4,80 m și deplasând 650 t, în 26 iulie 1934 se află în marș de instrucţie în plină mare. Văzută de nava *Therese-Buss,* aceasta vine aproape să admire velierul care navigă cu toate velele întinse și vergile braţate în șart. Vântul se întărește brusc. O parte din elevi sunt la cursuri în cazarma de sub puntea principală. Este cald și ţin toate hublourile deschise. Cadeţii din bordul de serviciu sunt urcaţi în arboradă să ia ţerţarole. O rafală bruscă izbește cei 830 mde vele și înclină nava. Apa năvălește prin hublourile deschise. Nava se canarisește rapid și în câteva minute dispare, sub ochii îngroziţi ai celor de pe *Therese-Russ.* Pier 69 de membri ai echipajului, majoritatea cădeţi aflaţi la cursuri.

În septembrie 1957, *Pamir,* navă-școală a flotei Germaniei Federale, velier cu 4 arbori, navigă în partea centrală a Atlanticului (în zona pe care o vom străbate peste câteva zile).

Vine de la Buenos-Aires și se duce la Hamburg cu 4.000 tone grâu încărcate în vrac. Are un echipaj compus din 86 membri, mulţi cădeţi printre ei. Este surprins de furtună și dispare în Ocean. Supravieţuitori = 6. Nava era lungă de 113 m, lată de 13 m, cu un pescaj de 7 m, construită în 1905 și renovată în 1950.

Pentru că tot suntem la capitolul tragedii ale mării, no tăm aici câteva din ele, cel puţin enigmatice. Nava-școală *Copenhaga a* marinei daneze, vas fantomă al secolului XX, aflată în croazieră în jurul lumii. Echipaj, 60 de cădeţi. La 4 decembrie 1928 pleacă de la Buenos-Aires, în continuarea voiajului. După 400 Mm se interceptează o radiogramă, în care *Copenhaga* comunică laconic că totul este bine la bord. Apoi nava dispare. Se zice că foarte multă vreme cei 5 arbori ai navei au fost văzuţi în diverse locuri ale Atlanticului. Nava naviga cu toate velele întinse, fără

niciun om la bord.

În ianuarie 1929 insularii de pe Tristan da Cunha, în sudul Atlanticului, pe latitudinea orașului Montevideo, văd un velier îndreptându-se spre recifele de corali, fără nimeni la bord.

Curentul îl deviază. Ceaţa îl înghite. Tot atunci trecuse velierul finlandez *Ponaps.* Și tot în ianuarie, pescari chilieni, pe furtună, văd un velier care semăna cu *Copenhaga,* arătă când în voia valurilor, fără catarge. S-a trimis o navă care s-o caute. Zadarnic. Motonava *Joita* pleacă la 3 octombrie 1955 din Apia, Samoa de vest, spre arhipelagul Tokelan. Dispare. Este căutată cu elicoptere și avioane. După mai bine de o lună, la 10 noiembrie, *Joita* este descoperită întâmplător la 187 Mm nord insula Fidji, fără călători și încărcătură, canarisită mult în babord. Este remorcată de nava *Tuval.* Cine a făcut să dispară cei 25 de membri de echipaj, pasagerii și încărcătura? Piraţii? Poate. O întâmplare care mă tulbură și-mi creează o profundă stare de incertitudine este legată de următoarea poveste. În octombrie 1913 nava britanică *Johnson,* descoperă în apele Ţării de Foc o navă cu 3 arbori care navigă în derivă. Se lasă o barcă la apă care descoperă numele epavei *Marlborough* – Glasgow. Puntea putrezită. Mucegai. Pe punte și în cabine se află 19 schelete. Lângă timonă un schelet în zdrenţe, cizmele și o centură. Trei schelete pe punte. Zece la posturile de cart. Cinci în careul ofiţerilor. Se pare că tot echipajul a murit fulgerător, de o moarte necunoscută. *Marlborough* construit în 1876 – armator J. Leslie, 68,5 lungime 10.7 lăţime, pescaj 6,4 m pleacă din Littletown – Noua Zeelandă la Londra, transportând lână și came sărată. Echipaj 19 oameni. Căpitan J. Heard. Ultima oară semnalat în Oceanul Pacific la 1 aprilie. Este dat pe lista navelor dispărute fără urmă. Regăsit după 23 de ani de rătăcire pe Ocean. Care este secretul acestei tragedii care ne proiectează în fabuloasa literatură a mării din secolul trecut? Se leagă de tragediile contemporane petrecute în Triunghiul Bermudelor? O statistică mondială publică pentru anul 1972,188 de nave comerciale scufundate, însumând 1,06 milioane tone; iar pentru 1973,179 de nave comerciale scufundate, însumând 1,08 milioane tone.

Mă smulg din bibliografia pusă la dispoziţie de comandantul Hârjan și ies pe punte unde întâlnesc constelaţiile de aur, Oceanul și cerul tropical. Luna nouă așterne o punte de aur între ea și *Mircea.* Oceanul este plin de fosforescenţe. Discrete lampioane chinezești în culori pale se aprind și se sting în siajul ușor al navei. Ideea de moarte este foarte departe de această noapte feerică. Sunt pe punte majoritatea ofiţerilor de la salon.

Comandantul Ispas evocă excursiile în munţi. Ne lăsăm inva daţi de aromele poienilor alpine. De cele ale jnepenișilor și codrilor negri de molid. Refac mental escaladei Pietrii Craiului, caut aerul acela sec și ameţitor, revăd crestele în cerul pur, crestele din piatră sură, virtuţile fagilor, aurii, ori marșurile în doi de la Pietrele lui Solomon, dincolo de Șcheii Brașovului spre Poiana, se pare că vorbim toţi deodată despre munţii noștri fabuloși, cu stâne și dulăi, cu băciţe și poieni, cu nuri reci și înspumate și de jur împrejur ne înconjoară Oceanul tro pical, abia plutim în siajul de aur vechi al lunii, iar deasupra catargelor se cască golul negru, satinat și

profund dintre stele și constelaţii. 24.00. Nava în marș cu vele Las Palmas – La Guaira. φ = 13°30 N, λ = 28°48 V.

Marţi 6 aprilie. În cabină o căldură de iad. Plita de la bucătărie ne ucide. Bill își face drenarea cariilor. Am sentimentul că integrarea mea în echipaj s-a consumat și că-mi pot începe investigaţiile. Jurnalul de bord al navei este mai mult decât telegrafic și sumar. Toată nava se află în ferchezuială generală. Vântul este încă slab. Mă așteptam la un program dens pregătitor al regatei. De fapt ne pregătim pentru vizitele de prietenie și ceremoniile care le însoţesc. Ocean de jur împrejur, nava și atât în afara bordului, cât și pe punţi grupe de elevi și marinari care marţagonesc, pitureazâ, lăcuie, totul în zgomot de metal frecat, bătut și ciocănit, ansamblul sub prive gherea șefului de echipaj, maistrul Smaranda care bântuie nava de la bompres la pupa cu zelul unui neofit. Îmi iau caietul și-l vânez pe căpitanul de rangul 2 Ștefănescu Simion, liber pentru câteva ore. Ne găsim loc pe copastia de la puntea centru și înregistrez:

FIȘA NR. 3: ofiţerul face haz când bate vântul, se ţine de ce apucă și spune că-i este frică să nu fie luat pe sus și aruncat peste bord.

Cel mai slab membru al echipajului, lucru care nu-l împiedică să nu cunoască răul de mare și să fie unul din cei mai experimentaţi navigatori. Fiu de ceferist, copilărit în cartierul Griviţa. Detașat la pescadoare în 1970 unde stă până în 1974, comandant pe *Moldoveanul.* Ochi albaștri, tăcut, este profesor de navigaţie și într-un fel neoficial, consilier tehnic pentru toată lumea. Duminică 6 septembrie, pe la orele 09.30 se află pe punte, printre pescari, la jumătatea drumului dintre arhipelagul Capului Verde – Las Palmas. Vine radiotelegrafistul și-i raportează că a recepţionat un semnal de navă în pericol. — Ce punct?… Du-te și dă punctul ofiţerului de cart… ofiţerul de cart pune punctul pe hartă. Nava în pericol se află la 15 – 16 Mm de Moldoveanul și în drumul lui. Traulerul nu se află la apă. După 10 minute se prinde un mesaj în clar la staţia de radio și se limpezește situaţia. O navă care arde are aproape o altă navă încărcată cu produse albe (benzină) care nu se poate apropia. Cu toate că sunt aproape, nu pot vedea nimic prin binoclu, din pricina evaporaţiei intense. În schimb, pe radiolocator apar clar cele două nave. Comandantul Ștefănescu adună consiliul de bord și-i cere părerea. Opinia este unanimă: să intre și să salveze oamenii. Hotărârea comandantului concordă cu opinia consiliului. Se dau ordinele de rigoare. Mecanicii pregătesc toate mijloacele împotriva incendiului: pompe, furtunele, costumele de azbest, măștile și se repartizează pe aceste mijloace, având sarcini exacte. Ofiţerii de punte armează barca tribord, cu ordinul să pescuiască oamenii. Este dotată cu un radio portativ. Ofiţerul III armează barca din babord cu sarcina de a ajuta la culegerea oamenilor și de a acţiona ca barcă de legătură cu nava incendiată. Comandantul intenţionează să acosteze în bordul din vânt. Ofiţerul II rămâne la navă pentru pregătirea manevrei asigurându-se de direcţia vântului, a curentului, legăturile prova și pupa. Se ordonă viteza maximă. Nava incendiată se vede cu ochii liberi.

Trâmbe negre și groase de fum. Limbi violente de flacără care ţâșnesc din Ocean. Timonierul ţine prova pe nava incendiată. Echipajul este la posturi. (Aici intervin imponderabilele, acel ceva pe care-l simt și intuiesc dincolo de cuvintele lui nea Fănică cum îl răsfăţăm la bord:

— Adică sentimentul acela acut de solidaritate umană, dăruirea care sfidează pericolul, situaţia limită care pune în joc vieţile necunoscuţilor de pe nava în flăcări, propriile lor vieţi, onoarea pavilionului și încă o mie de lucruri care ar putea constitui carnea unui admirabil scenariu de film.) *Moldoveanul* ajunge în apropierea navei incendiate la ora 11.30. Nava arde cu vâlvătăi. În jurul ei, pe Ocean, o barcă râs turnată, colaci și centuri care plutesc în derivă, o mie de mărunţișuri.

Ordonă lăsarea bărcilor la apă, după ce micșorează viteza și subliniază că trebuie controlat orice obiect plutitor pentru a vedea dacă nu este om agăţat de el.

Începe manevra de acostare în bordul din vânt. Fiind mai înalt, maschează vântul și flăcările îi ling prova și ard parâmele scării. Se ivește pericolul unei găuri de apă sub linia de plutire. Șeful mecanic Ciocan Gheorghe, urmat de echipele de intervenţie, 19 bărbaţi, sar pe navei incendiată înarmaţi cu stingătoare și echipaţi în costumele igni fuge. Secvenţă de film știinţifico-fantastic, ca o invazie de fiinţe venite din cosmos. Comandantul dezlipește nava, să fundarisească ancora și să se lipească cu pupa, fără să mai ecranizeze vântul cu castelul. Fundul este la 150 m deci nu se poate fundarisi ancora. Manevrează. Se fi pește cu pupa. Se leagă. Vântul acţionează normal, îndepărtând flăcările. Acţiunea de salvare are loc pe două planuri: secundul de pe *Moldoveanul* pescuiește 5 oameni de la apă, agăţaţi de centuri și echipa de intervenţie luptă cu flăcările intrând în compartimente cu extinctoarele. Comandantul ia legătura radio cu *Polar* comandat de același

Gigel Constantinescu cunoscut în piaţa Santa Catalina din Las Palmas. Care *Polar* se găsea la ancoră în apropierea coastei și avea medic la bord. *Polar* cere punctul și spune că ridică ancora și vine la locul incendiului. Sanitarul de pe *Moldoveanul* primește instrucţiuni prin radio, de la medicul de pe *Polar.*

Salvatorii întâlnesc comandantul și o parte din echipajul navei incendiate care le explică topografia acesteia și îi călăuzesc spre miezul incendiului. Află că incendiul a fost provocat de explozia pistonului nr. 6 al motorului principal. O schijă a lovit tancul de serviciu și circa 8 tone de motorină s-au scurs în compartimentul mașinilor, luând foc.

Motorul principal și comanda se află la centrul navei. Incendiul principal se află tot aici. Nu s-au putut da semnale S.O.S. Întregul sistem de comandă și guvernare fiind paralizat de incendiu. Oamenii au părăsit compartimentele. Doi mecanici de la mașini, cu hainele arzând, s-au aruncat în mare. Le-au fost azvârlite plute. Barca lăsată la apă s-a răsturnat. Deci, suntem duminică 6 septembrie, între arhipelagul Capului Verde și Las Palmas nava arde cu trosnete de tăblărie încinsă la roșu, învăluită în nori groși de fum și echipajul de pe *Moldoveanul* a preluat conducerea operaţiunilor de salvare. Se trece motopompa de pe pescador, pe nava incendiată. Se atașează furtunurile și sub protecţia jeturilor de apă, salvatorii încearcă să intre în compartimentul mașinilor. Comandantul Ștefănescu află modul de încărcare al

navei, de la cei 5 inși salvaţi, care-au fost pansaţi la infirmerie și cărora echipajul le oferă haine de schimb. Nava se numește *Benguela Curent,* navigă sub pavilion liberian, este armată cu echipaj spaniol, iar proprietarul este refegist în magazia prova are produse farmaceutice și plante oleaginoase, în magazia 2 metale neferoase, la centru scânduri de mahon, pe punte bușteni de mahon; iar felul de încărcare a blocat toate gurile de incendiu, ca și manevrele prizelor de fund pentru inundarea compartimentelor. Fierul începe să devină lichid.

Tabla din borduri, încinsă, face să fiarbă apa de contact la linia de plutire a navei. Spectacol dantesc. Vopseaua arde clăbucit. Prin spiraiuri ţâșnesc volburi de flăcări și fum. Oricând este posibilă o explozie. Șeful mecanic Ciocan Gheorghe îl caută prin acest cazan al satanei plutitor pe ofiţerul mecanic omolog, aflând amplasarea tancurilor cu combustibil. La pupa… Deocamdată în siguranţă. Din pâclă apare Pola*r.*

Comandantul trimite una din bărci să ambarce doctorul și să-l aducă la bord, unde acesta repansează răniţii. Vine noaptea. Se aprind proiectoarele și se fixează pe *Benguela Curent.* La orele 21.30 focul se mai domolește. Buștenii de mahon de pe punte încep să ardă la capete.

Se sting cu pompele. Ia foc motorina de la mașini. Arde lemnăria care se desprinde de pe pereţi și face pe jos un strat gros de jar. Jeturile de apă proiectate pe vetrele de incendiu se transformă sfârâind în va pori fierbinţi. La 21,35 comandantul de pe *Benguela Curent* este adus la *Moldoveanul.* Neras, plin de funingine, are un șoc nervos și izbucnește în plâns. Nea Fănică îl poftește să facă un duș, i se aduce o cafea tare și liniștindu-se se analizează situaţia. Singurul mijloc să se stingă incendiul este inundarea compartimentelor care ard. Pentru asta un mecanic spaniol și unul român, îmbrăcaţi în costume de azbest, legaţi cu saulă, sunt lăsaţi deasupra vetrei de jar și cu niște răngi descoperă prizele de inundare. Repet. Legaţi cu saulă, spânzurând dea supra vetrei de jar, într-o magazie supra-încinsă. Scormonesc. Descoperă prizele. Sunt lăsaţi pe fundul magaziei înconjuraţi de jărăgai. Reușesc să deschidă prizele. Apa de mare inundă compartimentul. Sunt trași în sus. Apa de mare acoperă jarul. Cei doi sunt din nou coborâţi. Închid prizele. Nava se înclină cu 6°. Jarul se stinge. Se pune în funcţie motopompa, care evacuează apa salvatoare. Oamenii intră și sting ultimele focare. Luni ora 02.00. Noapte. Focul stins. Se face apelul oamenilor de pe *Moldoveanul.* Nu lipsește nimeni. Se ambarcă echipajul de pe *Benguela.* Cei de pe pescador le cedează cușetele și-i îmbracă.

Ofiţerul III de pe *Benguela* căsătorit proaspăt, își făcea voiajul de nuntă cu soţia. Au fost pescuiţi din Ocean. Li s-a cedat infirmeria.

Le-au ars toţi banii pentru această nenorocoasă lună de miere.

O bufnitură surdă pe *Benguela.* Alarmă. Undeva în compartimentele de jos, explodase ceva. Echipa de pe *Moldoveanul* își reîncărcase extinctoarele. Se depistează locul incendiului. Cambuza unde din pricina căldurii luase foc un butoi cu ulei comestibil. Echipa de intervenţie românească stinge incendiul. Compartimentul cu scânduri este inaccesibil din pricina butucilor de mahon. Nu se

știe dacă are sau nu foc.

Se organizează supravegherea întregii nave. Luni ora 06.30. Se face apelul echipajului de pe *Benguela.* Spre stupefacţia comandantului spaniol, în loc de lipsă la apel, are în plus… doi oameni. Al doilea apel și a doua numărătoare. Același rezultat. Doi în plus. Un mecanic de avion și un tip din Guineea, ascunși între bușteni, când a dat focul peste ei au sărit în apă și de acolo au fost pescuiţi de ai noștri. Voiesc să ajungă la Hamburg, călătorind fraudulos, fără pașapoarte. Nea Fănică îi sechestrează într-o cabină, păzită de un planton. Se consultă cu comandantul spaniol. Hotărăsc să expedieze o radiogramă armat-o rului, la Hamburg. Ora 07.10. Se expediază radiograma:

„Nava „Benguela Curent", aflată în punctul x, y, incendiată la compartimentele mașini, etc. Etc., nu are nicio posibilitate guvernare, legătură radio, incendiu a fost stins, dacă acceptaţi salvarea navei".

Armatorul are 13 nave în exploatare, a 14-a în construcţie. Ora 09.30.

Radiogramă de la Hamburg:

„Vă *rugăm comunicaţi dacă sunt oameni morţi sau răniţi".* Râspuns: *Nu sunt morţi. Nu sunt răniţi. Echipajul în siguranţă!*

Hamburgul: *„Dacă este posibil, acţionaţi pentru salvarea navei".*

Polar pleacă să găsească un fund unde să ancoreze. Gigei Constantinescu spune că va sta cu staţia deschisă și va veni imediat ce este chemat. Nea Fănică stă în supraveghere, dezlegat de la *Benguela.* Apare un mineralier iugoslav de mare tonaj care se vâră între cele două nave.

Atenţionat, își cere scuze, lasă o barcă la apă (este de fapt ora 08.00) și barca se duce la *Benguela* unde dă peste secundul de pe *Moldoveanul.* Barca mineralierului vine la pescador cu comandantul acestuia care este primit în cabina-birou a lui nea Fănică. Comandantul spaniol, îmbrăcat în hainele gazdei este prezent. Fără nicio ceremonie, comandantul iugoslav îi propune celui de pe *Benguela* o afacere simplă: „semnaţi actul și vă iau jumătate din cât vă ia *Moldoveanul!*

— Nu pot! Aici este vorba de cei care m-au salvat!

— Sunt navă mare, vă duc imediat, în condiţii optime!

— Nu!

Mineralierul insistă mereu. Nea Fănică cheamă ofiţerul de gardă și-l roagă să-l conducă pe musafirul intempestiv. Acesta refuză să fie condus. Valoarea salvării după legile internaţionale echivalează cu va loarea navei + valoarea încărcăturii. Nea Fănică se radicalizează:

— Vă rog să părăsiţi nava!

Mineralierul se face că nu aude. Nea Fănică cheamă un vlăjgan din echipaj și repetă suav invitaţia. Mineralierul pleacă supărat. Se urcă la bordul lui și rămâne în așteptare, convins că *Moldoveanul* nu va putea remorca. Nea Fănică constituie grupa de remorcare. Se face un plan amănunţit. 15.00. Începe manevra. *Benguela* este pe chilă dreaptă. Are un echipaj format din 5 români + 2 spanioli din echipajul vechi cărora li s-a lăsat hrană pe 5 zile și apă de băut într-un butoi de la bărci. Au

acumulatori pentru lumini și s-a stabilit un sistem de semnale între *Moldoveanul* și *Benguela.* Mineralierul pe-aproape.

Apune soarele. Vine un petrolier foarte aproape și strică manevra.

Politicos, pleacă cerându-și scuze. Mineralierul așteaptă până se întind remorcile. Abia atunci pleacă. Marţi, marea bună. Se transportă la *Benguela* hrană caldă și pături. Ofiţerul III român, stă câteva ore la *Benguela* pentru a verifica totul. Un om stă permanent și supraveghează legăturile. Se ridică barca la bord și se pornește la drum.

Miercuri. Se strică timpul. Se păcălesc valurile și se lasă barca la apă, care duce la *Benguela* alimente, fructe și pâine. Începe mizeria. Neputind fi guvernată *Benguela* oscilează în stânga și dreapta, smucește remorcile și își face de cap, stânjenind remorcajul. Nea Fănică atenţionează pe ultrascurte toate navele din zonă. Efectul este contrar celui scontat. Toată lumea vine să vadă spectacolul. Este un du-te vino permanent de nave de toate mărimile. Se ia legătura radio cu Hamburgul, care-l întreabă unde are de gând să aducă nava. Comandantul care analizase situaţia porturilor din zonă se hotărâse pentru Las Palmas.

Prezintă siguranţă deplină. Răspunde că sâmbătă la orele 07.00 va fi în rada Las Palmas. Dă o radiogramă căpităniei portului Las Palmas, acelui dumnezeu al marinarilor, *Mașter Harbour,* Căpitanul portului, pe care noi toţi îl cunoaștem pentru că lui îi scriu soţiile și iubitele noastre, mamele și cunoscuţii și el ne trimite la navă aceste scrisori a căror adresă, scrisă cu scrisul fiecăruia drag, sună cam așa: Las Palmas, Gran Canaria, Harbour's Master.

R. Th. Roumanian Sailing Ship „Mircea”.

Expected to arrive on 21 – 22/03 1976.

Deci îi dă domnului *Mașter Harbour* o radiogramă prin care-i cere dană operativă de descărcare, domnul *Master Harbour* răspunde afirmativ, și cere să știe ce încărcătură, lungime și tonaj are *Benguela.*

Toate posturile de radiocoastă se interesează mereu de situaţia convoiului. Nea Fănică cere căpităniei Las Palmas două remorchere pentru manevră. Se răspunde pozitiv. Se aude bâzâitul unui motor de avion și nu peste mult un avion de turism survolează navele și revine la rasse-mott. Pe la ora 14.00 al doilea avion de turism face același lucru.

Las Palmas cere un cargo-plan. I se dă planul de încărcătură pe magazii. Întreabă dacă nu sunt stupefiante la bord. Nea Fănică arată radiograma comandantului spaniol, al cărui echipaj se comportă ireproșabil, ajutând la treburile bordului. Joi, marea agitată. În noaptea de joi spre vineri, o navă comercială vine buluc între *Moldoveanul* și *Benguela.* Repezindu-se spre parâmele de remorcaj. Este anunţată prin redifon. Nimic. Cu binoclul se observă că nu este nimeni pe comandă.

Nea Fănică ordonă să se tragă rachete de semnalizare. Vede în ultima clipă pe cineva năvălind în comandă și schimbând drumul navei. Vi neri se dă radiogramă la Las Palmas anunţând ora intrării, cerând remorcherele și dana. Noaptea de vineri spre sâmbătă naviga în vederea insulei, mai aproape de coastă să nu încurce

navele. Reduce din parâme, ţinând-o pe *Benguela* din scurt. Sâmbătă la 05.00 este în gura portului. Anunţă că a sosit. Cere remorcherele și pilotul. Răspunsul:

Nu puteţi intra, vă rugăm duceţi-vă la Tenerife. — De ce?… Tăcere.

Cheamă căpitănia. Căpitănia nu răspunde. Cheamă pilotajul. Pilotajul nu are niciun ordin. Cere legătura cu agentul. Nimeni nu înţelege de ce căpitănia refuză primirea. Află de la agent că familiile echipajului au sosit cu avionul. Că ziarele sunt pline de relatări și poze făcute din avion. Apoi, de la ora 09.00 se face tăcere la radio. Nea Fănică se radicalizează. Anunţă căpitănia că vine cu *Benguela* în gura portului, o ancorează și blochează portul. 10.45. Căpitănia prinde glas. Da! Trimite remorcherele. Ce s-a întâmplat între timp? Familiile echipajului au năvălit la primărie. S-a întâmplat acolo un protest care a limpezit lucrurile. De fapt se pusese la cale un tertip care să aducă contra valoarea salvării unui terţ interes. Neprimindu-l, știind că *Moldoveanul* nu mai are combustibil și silindu-l să abandoneze nava salvată și remorcată cu atâta trudă, risc și consum de combustibil, legea și bună voinţele locale dădeau câștig de cauză celui care remorca nava în port.

Vin remorcherele. Nu pot remorca. Se cere un al treilea remorcher.

Se prezintă pilotul care subliniază că face totul în numele lui nea Fănică, deci, trecându-i responsabilitatea pecuniară a manevrei. La ora 16.00 *Benguela Curent* este lipită la dană cu *Moldoveanul* lângă ea.

Se cere aprobare pentru debarcarea echipajului salvat. Vine. Șalupa taxi și debarcă echipajul îmbrăcat în hainele echipajului salvator. Începe foiala. Vine proprietarul care survolase convoiul încă de miercuri.

Vine comisia *Lloyd registru* însoţită de autorităţi. Cer permisiunea să se ducă la navă. Nea Fănică acceptă, însoţindu-i. Se fac fotografiile de rigoare. Se aranjează o masă la bord. Echipajul este dus de un reprezentant al proprietarului la un magazin pentru a i se cumpăra haine. Întâlnirea cu familiile: spaniolă. Nea Fănică n-a vârât actul „Plătești, te salvez” sub nasul căpitanului spaniol în momentele dramatice ale salvării. Acum spune: am acţionat în spiritul legilor marinărești, n-am forţat nota, n-am act. Cei de faţă apreciază maniera comandantului român. Actul se completează pe loc și se semnează de comandantul spaniol și proprietar. Seara, proprietarul invită o reprezentanţă a echipajului românesc la *Hotel Cristina* unde dă o masă fiind prezent întregul echipaj salvat, care-și manifestă recunoștinţa.

Se fac poze cu familiile. Îmbrăţișări. Emoţie. Duminică se redactează documentele la tribunal. Marţi se depune protestul de mare. Miercuri toate actele sunt gata. Armatorul este mai mult decât operativ. Cere să i se comunice contul în care să depună primii 500.000 de dolari.

Radiogramă în ţară la întreprinderea de resort, care răspunde acru:

„Faceţi procură agentului prin tribunal și plecaţi la pescuit”. Agentul nu acceptă. Nea Fănică cere în ţară contul și un specialist care să stabilească valoarea navei și a mărfii. Vineri face plinul de motorină și apă. Pleacă la pescuit. Împlinește planul cu 105% recuperând cele 13 zile și 13 ore pierdute cu salvarea. Pentru faptul că a salvat o navă și echipajul ei, a adus din salvare o sumă mare în valută și a depășit planul cu 5%. Nea Fănică, primește după două săptămâni, prin pescadorul *Razelm*

știrea că ministrul a emis un ordin pe flotă, care îl pedepsește cu mustrare scrisă pentru scoaterea navei din producţie.

Alt ordin îl trimite în Polonia la reparaţii și când ajunge din Atlantic în Baltica, alt ordin îl contramandează pe primul și ocolind Europa, se întoarce în ţară. — Asta cine-o plătește, se întreabă firesc?! Un alt ordin al ministrului suspendă pedeapsa și îl felicită. Echipajul este propus pentru primă. Pe lista de premieri apar 200 de inși, majoritatea din birourile ministerului. Totul este O.K.

Nea Fănică se uită la mine cu ochii lui albaștri de copil bun. Stăm în slip pe copastie, mă roagă să nu scriu chestia cu prima și nu știu de ce, dintr-odată Oceanul mi se pare urât și greţos. Știu că soţia i-a fost ucisă de curând într-un accident de automobil, că întreţine aceleași relaţii cu socrii care-i cresc în continuare cei doi copii și că în afară de ei, de fapt, nu i-a rămas decât profesia. Poate și de aceea este mereu pe punte, înconjurat de elevi, pe punte ziua și noaptea, sub acest cer ale cărui constelaţii l-au călăuzit atâţia ani în largul Oceanului. Mă întreb când îmi apare *„Nopţi albastre”.* Sunt sub presiune. Secundul caută pentru mine ciornele Registrului istoric.

Comandantul Ispas îmi dă albumul de fotografii după care pot reface perfect câteva din momentele cheie ale marșurilor din ultimii ani. După masă cu comandantul Hârjan care scoate din rafturi dosarele lui cu tăieturi din ziare și reviste, cu sinteze și ciornele unui eventual istoric al navei-școală. Încercăm să stabilim cauzele cât de cât raţionale și plauzibile ale fenomenelor din Triunghiul Bermudelor. Nu reușim. 18.00. Vântul din nord-est cu 5 m/s. Suntem pe latitudinea de 12°40 N, longitu dinea de 26°41 W. Ţinem Da = 230°. 20.40. Nava braziliană *Santos* trece prin pupa la 3 cabluri. Întreabă prin radiotelefon cine suntem, ce căutăm aici și unde mergem. Foarte curioasă și imperativă această *Santos.* Oricum, ne apropiem de lumea latino-americană. Notez răscumpărarea pentru *Benguela Curent.*

Un milion opt sute de mii de dolari. Frumos. De fapt cei care s-au autotrecut la prime sunt 230. Echipajul de pe *Moldoveanul* 83. Suntem la 240 Mm. S.W. De arhipelagul Capului Verde.

Miercuri 7 aprilie. Vremea s-a închis. Chiuveta duhnește cumplit. Cu tot ventilatorul, nu se poate sta în cabină. Apă 72%. La 00.05 s-a trecut la guvernarea navei cu timona manuală. S-a constatat încălzirea convertizorului cârmei. 00.35.

S-a trecut la guvernarea navei cu timona electrică de la comandă. 00.50. S-a trecut din nou la guvernarea navei cu timona manuală. 04.00. Nava în marș φ = 12°05 N; = 27°06 W. Da = 230°. Se rașchetează pitura din cabina de comandă. Probabil că participarea noastră la regată va fi de complezenţă. Cei care ne suspectează că ne omorâm cu antrenamente în secret, alegând această zonă pustie a Atlanticului pentru a pune în practică cine știe ce metode inedite s-ar cruci văzând echipajul în afara bordului, ocupat cu pensulele, cutiile de vopsea și marţagoanele. Aseară am citit o nuvelă adusă de elevul caporal T. Alexandru. Este un timid. Fiu de activist de partid, a crescut mai mult în tovărășia mamei. Multă sensibilitate și o poftă inexplicabilă de evaziune într-o lume ciudată al cărei punct

de referinţă este plimbarea cu „Dacia 1300".

12.00. Duș pe punte cu apă de ocean. 12.05. Nava în marș cu vele φ = 11°50' N; λ = 27°37' W. După masă vine la mine T.A. Discutăm despre nuvelă, scris, viaţa de fiecare zi. Vârsta receptivităţii lacome. Iată că băieţii aceștia, studenţi în anul ÎI, hărţuiţi zilnic cu o mie de treburi, de la piturat, la cursuri și de la curăţenia lavabourilor la curăţatul cartofilor, înghesuiţi în cazarma aceea sufocantă, își găsesc timp pentru meditaţie, pentru notiţe zilnice, pentru confesiune. Să mai aștept. Este clar, m-am mai desţelenit la creier. Apăsarea aceea morbidă m-a lăsat. 20.35. Film: Piraţii din Pacific", făcut cu *Speranţa* cunoscută mie de la Mangalia. Se râde copios ori de câte ori marinarii improvizaţi rostesc replici care vizează profesia și când găleţile de apă vărsate pe punte sunt prea vizibil improvizate. Moda mustăţii și a rasului pe cap s-a impus definitiv.

Le fac concesii și mă tund scurt la frizeria din prova babord unde unul din elevi mă ferchezuiește cu foarfecă și mașina de tuns. Bill s-a tuns zero. Arată ca un bonz în pragul șomajului. 24.00. φ = 11°25 N. λ = 28°26 W. Viteza navei = 4 noduri. Bill îmi șoptește că împotriva restricţiilor la apă (programul de apă este riguros zgârcit și la orele de vârf ale căldurii ne simţim slinoși) cineva și-a permis să facă baie… la cadă. Mai zic un duș, dar la cadă?

Joi 8 aprilie. Mă neliniștește lipsa răspunsului de-acasă.

Din nou am presentimentul unui lucru grav. Torid. Apă 70%. S-a luat drum 240°. Alizeul s-a întărit. Constat cu regret că fac monomanii. Recte una: radiograma din ţară. Tot ce am de gând să realizez are termen „după radiogramă". Știu că sunt ridicol. Excelenta mea centrală care-mi dirijează voinţa, impune ritmul de lucru și stabilește echilibrele necesare, a suferit o avarie. Undeva în mecanismul ei fin, în alchimia circurtelor ei, s-a întâmplat o întrerupere de biocurenţi. Stau la masa de lucru. Oceanul foșnește languros, arborada scârţâie pașnic, se ciocăne, se rașchetează, lumea muncește, chiuveta debordează mirosuri pestilenţiale și nu pot scrie mai mult decât o jumătate de pagină, după care mă inundă un imens sentiment al inutilului. Al unei singurătăţi cosmice. Îmi cenzurez tentaţia de a fugi din cabină și atunci lucrurile devin monstruoase. În ce fel mă roade marea, este limpede. În ce fel îi roade pe cei care-și petrec viaţa între carturi și gânduri este la fel de limpede. Rostul, furtunile, situaţiile limită, nu sunt decât clipele de respiro. De anulare a prezentului interior. De aici setea de informaţie. De aici valoarea dominatoare a amănuntului. A întâmplării. Derefularea prin comunicare. Stihia bârfei mărunte. Exacerbarea eu-lui. Vine Folai și-mi spune că și aseară același a făcut baie. Că și-a creat un regim alimentar propriu. Că acest egoism exacerbat incită spiritele. Că din moment ce toată lumea a acceptat necesitatea restricţiei. Este monstruos să-ţi autoconferi drepturi deasupra colectivităţii. Îi dau dreptate și mă pun în pielea celui care s-a izolat de echipaj. Penibilă situaţie. Se lucrează la convertizorul cârmei electrice. Timonierii de cart sunt în puţul de la pupa.

Oceanul este albastru. Un albastru fluid. Îmi găsesc un loc pe punte și admir cârdurile de pești zburători care ţâșnesc de sub flancurile navei, umplând spaţiul

cu traiectoriile lor argintii.

Cumuluși și strato-cumuluși plutesc jos, așa cum se văd navigând în Loire-Atlantique, ori în Gironde. Am ieșit de sub stăpânirea istoriei, într-o lume a nimănui și în același timp a tuturor a. Berbecul sacru al multor popoare vest-africane, zeu al furtunii și al tunetului a rămas în mitologia cerului căzut în mare, mult în pupa lui *Mircea.* Berbecul simbol al lui Amon adus odată cu penetraţia libiano-berberilor dincolo de pustiu, spre coastele vestice ale continentului negru, de sub vraja căruia ieșim cu fiecare ceas de navigaţie. Elevul operat de Folai merge spre bine. Comandantul marșului a ordonat să i se dea lămâi, sucuri și tot ce prescrie medicul, fără restricţie.

Înainte de masă, adunarea la puntea pupa. Comandantul marșului mustăcește. Îmi dau seama despre ce este vorba, din clipa când începe să facă o informare asupra ultimei perioade de navigaţie și când, după acest pretext, face o voltă în vânt vijelioasă și trece la abordarea scăldătorului ilegal, pe care nu-l numește, dar îl pintenează vehement. Atmosfera la bord este plină de electricitate și în fiecare din noi zace un procuror de o vehemenţă de neimaginat în condiţii „de uscat”. Intră la refec și acei „civili” care, la Las Palmas, au arborat o vestimentaţie în culori ţipătoare. Mă uit la Bill și-i fac sâc. Incriminatul, cu moaca de bonz ras pe cap, cu ochelarii lui cu sticla groasă și bombată, încă chinuit de măsele, tace chitic.

Cu pofta de mâncare bine zgândărită trecem să devorăm „laban la proţap” în salonul cu temperatura joasă la propriu, care reinstaurează calmul. 21.35. O noapte de vis. S-au strâns ve lele superioare și velele strai corespunzătoare. Sus, sub constelaţii, cirrostraţi care șterg luna, înconjurată de un halo auriu.

Navigatorul îl pândește pe Sirius și-mi atrage atenţia că am cam început să dezertez de la lecţiile de navigaţie astronomică. Dragoș mi-a adus, cu o candoare perfectă și o încredere perfectă, jurnalul lui de notiţe zilnice. Îi promit solemn că mâine mă apuc de toceală. Vântul din N.N.E. Cu 9 m/s. În 24 de ore *Mircea* a parcurs cu vele 125 Mm, ceea ce reprezintă o distanţă bunicică, cu o viteză medie de 5,25 noduri. Lochul lui Pluto, târât la pupa, nu mai înregistrează. Tras la bord se constată că și-a pierdut elicea. Noapte fastuoasă. Pe comandă cu comandantul marșului care analizează buletinele meteo.

Oceanul ne domină net. De fapt, intraţi în imperiul acesta solemn al apelor și cerului, raportându-ne mereu la aștri, coordonându-ne viaţa cu mișcările lor, integrându-ne alizeului și curenţilor, ar fi trebuit să ridicăm ștacheta înţelegerii undeva, unde fleacurile de fiecare zi n-ar mai fi ajuns decât ca un ecou rizibil, al unei vieţi de uzură. Se pare că această detașare este posibilă într-un echipaj restrâns, pe o navă mică, ori acolo unde solitar, navigatorul stă faţă-n faţă cu Oceanul, cerul și conștiinţa de sine. Suntem prea mulţi, angrenaţi într-un program prea riguros, ca să nu fi adus cu noi și micile mizerii ale pământului. Imposibil de coborât în cabină. Astăzi Oceanul a fost pustiu. Nici măcar fumul unei nave la orizont nu i-a viciat singurătatea. Măreţia lui este absolută. Forţa pe care-o bănuiesc înmagazinată în această hulă domoală, uriașă. Cerul nopţilor de până acum și-a schimbat fizionomia. Steaua Polară, atât de familiară, punctul nostru de

referinţă în emisfera bo reală, s-a apropiat mult de marginea nordică a calotei cerești.

Catargele balansează un alt cer, deocamdată incert și necu noscut. Navigatorul scoate de la sertar hărţile cerești ale acestor latitudini. Simt, material, apropierea de ecuator. Ceva s-a schimbat în jurul meu. S-a schimbat profund și de această schimbare depinde într-un fel fiziologia Terrei. Ne aflăm în unul din marile laboratoare ale universului terestru, de care depindem în bună măsură și asupra căruia ne exercităm inconștient acţiunea nefastă de poluare și distrugere a echilibrului biologic. Plutirea este dumnezeiască. Peste catarge, vele și punţi cade o pulbere fină de aur sideral. Carturile de marș sunt la posturi. Elevii din cartul de navigaţie lucrează la planșete. Se aude zgomotul valului de etravă și spuma acestuia este plină de fosforescenţe. De jur împrejur Oceanul imens își trăiește viaţa aceea fabuloasă ale cărei mistere abia au început să fie descifrate de cutezători și vizionari. Noapte hărăzită singurătăţii. Curiozitatea scelerată a profesiei și sentimentul că mănânc pe gratis pâinea marinei mă coboară la cabină, de unde revin cu bravul meu caiet cu scoarţe albastre.

Îl abordez direct și fără să-i las posibilitate de manevră, pe comandantul navei. Cred că, în afară de secund, este cel mai hărţuit om de la bord. Mereu în tensiune, cu o sinusoidă abruptă a dispoziţiei, comandantul cu o mie de răspunderi s-a consumat copios până acum și-i prevăd un spor de consum de cum vom ajunge în primul port latino-american. Îl întreb, fără nicio legătură cu noaptea fastuoasă care poleiește Oceanul:

— Care a fost cea mai grea situaţie prin care aţi trecut de când comandaţi nava-școală?

Răspunsul devine…

FIȘA NR. 4: în noaptea de 27/28 august 1975 *Mircea* întors de la Amsterdam, unde participase la serbările aniversare „700 yaar Amsterdam 1275 – 1975”, este ancorat pe Tamisa, în aval pe Tower-Bridge, loc fixat de organizatorii festivalului londonez pricinuit de startul spre Sidney al regatei iahturilor oceanice. De fapt *Mircea* este legat cu prova și pupa la două geamanduri. Tamisa este înţesată cu iahturile oceanice participante la regată. Ici, colo sunt ancorate marile veliere care au răspuns la invitaţia organizatorilor londonezi. Se văd catargele lui *Sagres II* și cele ale lui *Tavarăși.* Comandantul Ispas insistă ca locul să corespundă necesităţilor navei, cunoscând că Tamisa se transformă în torent pe vremea fluxului și a refluxului, curentul apei este impresionant și diferenţa de nivel între mareea joasă și cea înaltă este de 6,70 de metri. După vizita protocolară la ambasada română, toată lumea este la bord. Ora 20.00. Sosește la bord ambasadorul român. Ora 22.00. Pleacă ambasadorul. Ofiţerii pe punte își comentează impresiile.

Brusc *Mircea* se înclină în babord. Este ora mareei joase. Fundul nu corespunde pescajului navei. Comandantul simte cum îi fuge nava de sub picioare. Ordonă obturarea perfectă a întregii nave și imediat manevra de lichide: toate lichidele din

babord, motorină, apă potabilă se trag în tancurile din tribord. Se dau remorci puternice la mal. Nava canarisită periculos nu ia un fir de apă.

De dimineaţă cere să i se schimbe locul. Vin două remorchere, care-l duc pe *Mircea* un kilometru în aval, să poată fi întors. Se prinde ora mareei joase. Tamisa curge ca o cataractă. La 50 de metri de podul Londrei, ancorează. Organizatorii, după scuzele de rigoare, îi comunică noul loc de ancoraj între nava muzeu *Belfast* și fregata *Londonderry.* Pentru asta este nevoie să treacă pe sub podul Londrei.

Fixează ora plecării, în funcţie de nivelul Tamisei, astfel încât catar gele să poată trece pe sub pod. Pilotul nu știe exact ce înălţime este între luciul apei și pod. Cum arborele centru are 44 de metri, spune calm că… Este loc. Cere remorcherelor să-l întoarcă, în așa fel încât să treacă cu pupa pe sub pod, asigurându-și libertatea de manevră pe firul apei dacă se rupe o remorcă. Ordonă să se lege la remorcherul din pupa printr-o legătură „labă de gâscă". La prova alt remorcher pentru menţinerea direcţiei. Ordonă elevului Luţaș (puștiul acesta este elev caporal și din nou la bord, un tip scund, vesel, cu mutră de adolescent) să se urce la măr și să stea cu capul cu o jumătate de metru deasupra acestuia, astfel încât de la 30 de metri să-și dea seama dacă vârful catargelor vor putea trece sau nu.

Începe manevra. Remorcherele trag pe sub pod. Elevul Luţaș comunică din vârful catargului: – trecem! Remorcherul pupa trage cu toată forţa și abia înaintează împotriva curentului. Convoiul ajunge sub pod. Distanţa între picioarele acestuia, 100 metri. Ca în toate poveștile din aer și de pe mare, exact sub pod plesnește o remorcă de la pupa tribord. Deci ne aflăm sub podul Londrei, Tamisa curge vijelios, remorca pupa tribord plesnește, se aude huruitul metropolei, curioșii sunt ciucure, echipajele navelor ancorate urmăresc manevra și *Mircea* abate puţin în babord, suficient ca să fie prins ușor de travers de către curentul puternic. Cu toată forţa remorcherului, *Mircea* se apropie de piciorul podului. Momentul este dramatic. Mișcarea navei spre colosul de beton, implacabilă. Să stai cu un velier metalic de 1763 tone, cu trei catarge metalice, agăţat de un remorcher, într-un șuvoi de apă curgătoare și sub un pod, este o situaţie cvasiunică. Există o ultimă măsură de luat: mașina pe drum înapoi. Comandantul dă comanda prin telegraf. Pilotul englez transmite remorcherului să tragă cu toată forţa. Coliziunea este iminentă. Când elicea lui *Mircea* scoate primele valuri, lunecarea spre piciorul podului se încetinește. Mai sunt 20 de metri. Un imens răsuflet de ușurare. Alerta de pe navele din jur încetează. *Mircea* iese încet de sub Podul Londrei. Au trecut 90 de mi nu te, în care timp s-au parcurs 200 de metri.

Comandantul Ispas își șterge fruntea. Este cald pe Ocean.

Suntem pe latitudinea de 10°23 N și longitudinea de 30°22 W

În Da = 240° cu o viteză de 5 noduri. Aici Sir Francis Chichester realizase o medie de 7 1/2 noduri, dar el nu cobora noaptea velele superioare cum facem noi din motive de siguranţă și pentru simplul fapt că nu ne-am pus în gând să doborâm niciun record de viteză. Îl întreb pe rangul 3 Ispas cum ar vedea o carte a acestei călătorii. Ideea aceasta perfidă mi-a fost trezită la o întâlnire cu aviatorii cărora, în general, nu le place nicio carte de aviaţie. Întrebarea stânjenește.

Până la urmă alcătuiesc un punctaj:

— Cum reușește omul să stăpânească marea?… Să se demonstreze spiritul de echipă, acela care alcătuiește ECHIPAJUL, curajul, dăruirea, competenţa, rezistenţa.

— Viaţa reală de pe mare, cu toate amănuntele, cu monotonia ei.

— Aspectele mereu altele ale Oceanului. Calmul. Furtuna.

— Micile bucurii zilnice: aniversările, filmele, boxul, tot ceea ce facem să dăm sens timpului.

— Să nu se uite că am plecat cu oameni cu totul străini de mare. Să se vadă procesul de transformare în marinar și acela de formare ca marinar.

— Să nu se scape ceea ce este caracteristic locurilor vizitate: oameni, istorie, viaţă, psihologie.

Târziu. Oceanul de aur. Coborâm împreună cu alizeul și curentul Canarelor.

Vineri 9 aprilie. Azi-noapte am întârziat pe comandă, trăgând cu urechea la staţia radio, ca și când aș fi putut descifra suitei ţiuită de puncte și linii care percuta liniștea nopţii ecuatoriale. Reiau cartea lui Chichester să-mi găsesc explicaţii la starea asta panicată și panicardă. Curios este că nu situaţia mea mă alarmează, nici stomacul prins în pioneze, pe care Folai îl tratează cu o mie de leacuri și el blestematul s-a blocat pur și simplu, a intrat într-o grevă de două săptămâni, refuzând să mai participe la diviziunea cotidiană a muncii, ceea ce mă alertează și mă aruncă în panică este lipsa de știri de-acasă, pe care imaginaţia o suplinește suculent cu imagini incredibile. Citesc la acest bărbat că pe lângă răul de mare (la un britanic, navigator solitar și participant activ la regatele transatlantice pe iahturi oceanice) a suferit și de formula O + D = oboseală + descurajare. Deci, iată, nu sunt unicat, chestiunea este curentă și n-am decât s-o suport. Chichester afla cel târziu la două seri ce este cu ai lui, în schimb era singur la bord. Obosit nu sunt, că n-am de ce, în schimb am senzaţia stranie că cineva mi-a absorbit toate forţele. Îmi fac procese de conștiinţă pentru o groază de fleacuri și privind harta mă înspăimânt de distanţa care mă separă de ţară și ai mei. 02.00. Nava în marș cu vele φ= 09°59 N, λ = 31°05 W. Apă 68%. Alimente 89 zile. Previziunea mea atmosferică legată de apariţia cirrostraţilor și alto-cumulușilor este exactă. Cerul este înnourat. Plouă spre est. Hulă. Vântul ne poartă cu 4,5 – 5 noduri. Azi-noapte, ca prin vis, am văzut deschizându-se ușa cabinei și am distins silueta masivă a comandantului marșului venit în inspecţie să constate obturarea navei. Citesc dintr-un jurnal intim al unuia dintre membrii echipajului.

Dor de părinţi, o dragoste incertă absentă la cheu, note despre ceilalţi, repulsie faţă de actul brutal și grosolănie, un fel de singurătate între mulţi. Am impresia că sunt victima unui complot al tăcerii. După ce scriu chinuit (pe navă cei cu schelele au ajuns în dreptul hublourilor noastre) ies pe dunetă, unde Pișta îmi povestește o întâmplare cu cineva de la Navrom. Venea din Japonia. La bord se primise o radiogramă care-i vestea moartea soţiei. Radiograma nu i-a fost înmânată.

Toată lumea știa, în afară de el. Soţia avea obiceiul să-l aștepte cu fetiţa, undeva

lângă far, singure. Când nava a intrat în port, omul le-a căutat lângă far, prin binoclu. Locul pustiu. Omul a știut că s-a întâmplat ceva cumplit. I-au spus atunci.

Povestea are toate harurile optimiste de pe pământ. Mă revoltă procedeul. Îi privesc pe radiotelegrafiști cu suspiciune. Au mutre de conspiratori. Sunt sigur de asta. Cu atât mai mult cu cât constat o conspiraţie adevărată, Don Grig îmi șoptește că, în condiţii de iad, secundul a developat câteva filme de la plecarea din Constanţa, am câteva poze cu ai mei, dar nu-mi spune, să-mi facă o surpriză. Scot secundul din celălalt complot. Desigur, comandantul marșului știe totul, dar îmi ascunde să nu-mi strice liniștea. A dracului liniște. Tată-mă trecut pe picior de război. 14.45. Secundul și comandantul na vei determină viteza cu scândurica. Vergile arborelui mare se braţează în babord. Băieţii trag la parâme, sunt arși de soare, murdari de vopsele, unii au plăgi purulente. Se strânge vela mare să se constate dacă nu maschează velele trinchetului și nu câștigăm în viteză. Nu câștigăm, dar experienţa este bună pentru regată. Dintr-o conversaţie cu maiorul medic Săeșan se naște crochiul unei fișe care poartă *Numărul 5.*

FIȘA NR. 5: În timpul viscolului, la o subunitate a marinei, un soldat este suspect de uremie. Circulaţia este întreruptă, șoselele sunt troienite, pe mare este riscant, dacă nu imposibil să iasă o ambarcaţie mică. Doctorul primește ordin să plece pe un tractor cu șenilă, un tractor tanc, escortat de câţiva marinari cu pistoale-mitralieră. Brusc, trec din lentoarea albastră a hulei oceanice, din căldura toridă și umedă, în viscolul scitic, aud vântul chiuind besmetic peste câmpia dobrogeană, văd zăpada spulberată înfuiorându-se nebună, lipindu-se de parbrizul tractorului-tanc, văd satele troienite și expulzarea din zona ecuatorială în plină iarnă este purificatoare. Se greșește drumul de n ori. După ore de marș cumplit, viscolul descoperă trupul unei femei barând drumul. Femeia este adusă în cabina tractorului. Tânără, căzută în „Somnul alb", este mai aproape de moarte, decât de viaţă.

Doctorul știe că are o singură șansă s-o salveze. Tânăra este dezbrăcată și doctorul arată celor 6 soldaţi cum trebuie fricţionată. Scena, care oriunde altundeva, chiar într-un spital, ar fi putut deveni obscenă, dobândește aici valoare de simbol. Tractorul luptă cu nămeţii, cu pânzele de zăpadă care-l înconjoară, crivăţul ţiuie ascuţit și marinarii, doctorul accentuează „fără urmă de erotism sau obscenitate", readuc viaţa în trupul sortit morţii albe. Gestul mi se pare semnificativ și demn de un poem.

18.30. Pe dunetă. Bore aduce la raport doi elevi care-au călcat disciplina. La puntea centru se face cursul de semnalizare cu pavilioanele. Unul din numele rostit îmi este cunoscut. Pe vremea când eram dascăl și instructor într-o școală militară am avut un elev cu acest nume. Actualul elev caporal de pe *Mircea* seamănă foarte bine cu fostul meu elev, care, la vremea aceea, m-a chinuit suficient, ca amândoi, elev și comandant să nu se uite prea curând. Mă interesez dacă nu cumva împricinatul este fiul împricinatului de-atunci. Nu se știe exact. Rămâne s-o aflu singur. Seara cu comandantul marșului pe dunetă. Îi spun că aștept vești și-l

pironesc inchizitorial. Îmi susţine privirea cu inocenţă totală și-mi răspunde că nu vor veni curând prin Navrom; iar dacă vor fi rele, nu vor fi transmise deloc. O.K. Mă așteaptă trei săptămâni de incertitudine, cu care plătesc toate certitudinile, unele pline de aroganţă și suficienţă, de până acum. Secundul, radios, vine și-mi aduce fotografiile. Un gest care pe Ocean valorează totul.

Sâmbătă 10 aprilie. Apă 66”%. Alimente 88 zile. La orele 02.00 vântul bate din N.N.E. Cu 8 m/s. 04.00. Nava în marș cu vele în φ – 9°10 N și λ = 32°59 W. Da = 250°. Viteza = 6 Nd. Deci am venit cu 10 grade mai spre vest și am ajuns aproape de latitudinea de 9° nord. 08.25. Urc la comandă. Trec pe lângă staţia de radio, încetinesc alura, dar nimeni nu dă niciun semn de viaţă. La comandă, navigatorul își face calculele fluierând. Îmi spune că ne apropiem de latitudinea de 8°, probabil cea mai sudică a acestui marș și a întregii cariere a navei. Tot astăzi vom schimba de drum, punând prova pe America de Sud, undeva la nord de gurile Amazonului.

De patru zile Oceanul este pustiu. Nicio navă în vedere. Suntem în afara marilor drumuri maritime. Ruta Rio de Janeiro Gibraltar a rămas spre est, New York-Rio de Janeiro este în prova. Ne urmăresc aceleași rândunele de mare care ciugulesc în siajul navei. Vine comandantul Hârjan, își scoate ochelarii din tocul lor roșu și, la hartă, îmi explică raţiunea acestui drum în care folosim curentul Canarelor și alizeul, astfel încât să ajungem în Marea Caraibilor numai cu velele. Notez sârguincios tot ce cred că-mi va folosi cândva, completând cu fișe mai vechi, făcute după cărţi de specialitate. Reţin că acest binecuvântat curent al Canarelor este de fapt o ramură a Golf-Stream-ului, ajutată acum de curentul ecuatorial de nord și alizeul providenţial, fără de care omenirea ar fi trebuit să aștepte inventarea mașinii cu vapori ca să descopere Americile. Mă gândesc cât geniu a cheltuit natura să organizeze viaţa pe Terra. Numai alizeul de nord-est și musonii luaţi în parte sunt unele din cele mai fabuloase personaje ale istoriei una nităţii. Grăbiţi, superficiali și miopi, gonim mereu după nu se știe ce, neglijând din ce în ce factorii naturali care ne-au de terminat istoria, biologia, devenirea și cu o inconștienţă care frizează stupiditatea, încercăm să sfărâmăm echilibrul stabilit de Natură în sute de milioane de ani, cu vanul orgoliu al atotputerniciei speciei. Aici, în apropierea ecuatorului, acest alt mare laborator al vieţii Terrei, povestea cu atotputernicia speciei își pierde simţitor din valoare. Sunt la pupa cu secretarul de partid, probabil a primit o veste, ori are un presentiment pentru că, binasc, are o revenire la copilărie al cărei univers obsedant este dominat de personalitatea mamei. Nu-și mai aduce aminte de tatăl mort în 1939. Mama celor cinci copii, care noaptea cârpea și călca singurele schimburi de peste zi, ca să aibă cămăși curate la școală, universul satului oltenesc din bălţile Dunării peste care plutește mereu și mereu mama aceea săracă și sfântă, care nu s-a recăsătorit numai ca să așigure copiilor ei echitatea și echilibrul sufletesc, mama care acum bolnavă îl îngrijorează până la lacrimi. Stăm la pupa și omul stăpânit și calculat se abandonează universului fabulos al copilăriei, *Mircea* se ondulează pe hula lungă, simt aromă de salcâm în floare, de baltă, de pepeni copţi și praf gros și fierbinte de luncă, de pâine coaptă în ţăst, de bălegar și de

copilărie. Apoi cobor din nou la cabină să-mi fac note pentru Cuba. După masă cu comandantul marșului despre condiţia lui la navă și această dualitate la comandă, în care comandantul navei are mai puţină libertate de acţiune și despre condiţia mea rarisimă care mă pune în drumul lui Columb pe o navă cu vele. 13.15. Început manevra de braţare a arborelui trinchet la două carturi în babord. 13.25. Terminat manevra de braţare a arborelui trinchet. (Portavocile electrice, ordinele date prin staţie, tropotul picioarelor goale pe punte).

13.45 început manevra de braţare a vergilor arborelui centru.

13.55. Terminat manevra de braţare a vergilor arborelui centru 2 carturi babord. Apoi ordinul: Faceţi ordine pe punte și în arboradă, care încheie manevra. 18.00. S-a întărit vântul și se ia Da = 270°. Deci prova pe America Latină. La orele 20.00 suntem pe latitudinea de 8°48 N și longitudinea de 34 52 W. Viteza navei crește simţitor. Valul de etravă spumegă și foșnește. Cârdurile de pești zburători ţâșnesc speriate de sub chilă.

Vântul animă întreaga navă. Se dă la posturile pentru strângerea velelor superioare. Apelul, raportul! Staţia amplifică ordinele:

— Gabierii sus !

Cotidiana acrobaţie a gabierilor care se caţără agil, la posturile lor de pe arbori. *Mircea* plutește rapid, bandat în babord.

— La contrascote, contrafungi și strângători! Atenţiune. La scote, mure și fungi!

Laitmotivul sonor al fiecărei seri.

— Gata de tras!

— Rândunica gata de tras!

— Zburătorul gata de tras!

Glasurile care raportează se întretaie în ritm rapid. Echipajul este gata să execute manevra. Nimic din monotonia carturilor pe o navă obișnuită. Vântul și marea dictează și aranjează programul unui velier.

— Strângeţi velele!

Tropotele. Scârţâitul macaralelor. Portavocile. Și ordinul final:

— Întăriţi braţele, fungile și balansinele!... Faceţi ordine pe punte și în arboradă.

Gabierii coboară din arboradă. Întunericul cade brusc.

Fugim cu 8 1/2 noduri. Iese luna și corabia trece în vis. Hulă mare. Ruliu cu benzi de peste 6°. Spumă fosforescentă în borduri. Siaj fosforescent. Arboradă își începe cântecul. Stau pe locul ofiţerului de cart, strapontina din babord. Oceanul pustiu. Doar siajul de aramă al lunii pe coama valurilor. Vântul ţiuind în arboradă, scârţâitul scripeţilor, silueta timonierului, moșmondeala elevilor din cartul de navigaţie, apoi navigatorul ieșit cu sextantul la vânătoarea lui de aștri. De jur împrejur cea mai pustie parte din Atlantic, acum în noaptea ecuatorială, fascinantă, dementă și disperată. Dacă însumez bunăvoinţele destinului care m-au extras teafăr din cele 13 accidente de avion, de automobil și călărie însemnându-mă doar cu câteva fracturi, înseamnă că ar fi absurd ca această sumă onorabilă pentru o viaţă de om să fie anulată de o dispariţie în Triunghiul Bermudelor. Că s-ar întâmpla o catastrofă în care am fi lichidaţi instantaneu, că ne-am dezintegra sau că am fi

aspiraţi brusc, ori mai puţin brusc, mă rog. Este riscul pe care *Mircea* și-l asumă conștient. Dar să fi „răpit” de forţe extraterestre, eventual să servești de cobai, ori să supravieţuiești undeva în Cosmos și să vezi pământul nici măcar cum văd luna în tribord, asta ar fi prea de tot și nu atât de cumplit cât ar deveni prin imposibilitatea evadării. Îmi spun că fabulez. Este curios cum pe un microspaţiu plutitor ca *Mircea,* destinul meu încrucișează lumi care altă dată au format idealul meu de viaţă cotidiană, cu toată plasma de relaţii obișnuite. Trebuie să-l găsesc pe Bill și să evocăm bă târnul și poeticul burg al Sibiului. Din întuneric se conturează silueta navigatorului. Îmi spune că astăzi am depășit meri dianul care trece peste extremitatea de est a Americii de Sud = meridianul de 34°40 W. Că suntem la 1650 Mm de Las Palmas, în întregime străbătute cu vele, recordul carierei lui *Mircea.* Trecem în cabina de comandă, la hartă și constat că avem în pupa la 1500 Mm. Sierra Leone, că ţinem prova pe graniţa dintre Republica Guyana și Venezuela, având la nord insulele Trinidad-Tobago de care ne despart 1400 Mm și că, dacă sunt curios (aici locotenentul major Suciu e insinuant) pot vedea… Crucea Sudului… Crucea Sudului. Mă copleșesc brusc lecturile din adolescenţă, când tolănit pe malul Bârz. Avei, au zind vântul în sălcii, presurile și grangurii, visam la Crucea Sudului.

În babord, distinctă, puţin peste orizont, ușor înclinată spre est, Crucea Sudului. Știu că acolo este cealaltă emisferă, emisfera mister pentru mine, cetăţean al celei boreale, mă încearcă o nostalgie fără nume, profundă și sfâșietoare, apoi Crucea Sudului își înclină braţele, stelele care o formează sunt aliniate riguros pe verticală și orizontală, mă gândesc la navigatorii evului de mijloc, la conchistadorii care-au văzut-o din munţii chilieni și la savanţii încă, o altă lume dincolo de ecuator și navigatorul, bărbat al știinţelor exacte, îmi atrage atenţia asupra lui Rigel steaua fi din Orion, care se prezintă la întâlnire cu precizie de microsecunde. Simt de pe acum vraja profundă a lumii din prova. Civilizaţiile maya și aztecă, lumea flibustei, Cortez și Montezuma, Alvarado și Guatemala, Cortez în Honduras, apoi Pizarro și cucerirea Perului, sălbăticia cu ceritorilor, superbele culturi ale cuceriţilor, mai târziu Simon Bolivar și ideea independenţei, totul în acest reostat ecuatorial vegheat de Crucea Sudului, pe un Ocean de aur lichid, cu luna poleind vergile și velele navei, căzând albă pe suprastructuri și punţi, vărsând argint în spuma valului de etravă și în siajul lung lăsat de *Mircea* în hula din ce în ce mai amplă.

Duminică 11 aprilie. La ora 08.00 suntem în punctul de 08°48 latitudine nordică și 36°09 longitudine vestică. Navigatorul a pregătit o ștafetă marinărească. Până la declanșarea ei mă poftește autoritar la o lecţie de navigaţie astronomică. Senzaţia dimineţii: peștele zburător aterizat la puntea centru, azi noapte. Mă duc să-l văd. Secundul îl pozează savant, astfel încât să poată figura într-un tratat știinţific. Ascult „Floare albastră” recitată cald de Dragoș. În cabină este curat, Oceanul se vede prin hublou, o imensă tapiserie albastră, versurile lui Eminescu, glasul cald al elevului caporal și duminica de aprilie având coasta Braziliei la 700 mile marine spre sud. În cabina de comandă fac cunoștinţă cu *Mercatorial-Plotting Sheet,* cu

crepusculul maritim, cu ordinea de apariţie a aștrilor pe care-i utilizează Navigatorul; Sirius, Capella, alfa din constelaţia Auriga, apoi Rigel, apoi Aldebaran. Aflu că ne găsim pe o latitudine apropiată de declinaţia soarelui și de același semn.

Din pricina acestui fapt soarele are o mișcare pe boltă care trece pe deasupra axei navei: răsare din pupa, trece peste vârful catargelor și apune în prova. Astăzi, înălţimea maximă a soare lui va fi 89°27. Navigatorul pare fascinat de spectacolul matematic al naturii. Universul lui interior lărgit de cunoaștere — este cert, își cunoaște profesia dincolo de obișnuit – îl echilibrează. Îi dă starea aceea de certitudine izvorâtă din conștiinţa clară a punctului pe care-l ocupă în univers. Locote nentul major Suciu devine într-un fel, un punct de referinţă morală. Tonic, echilibrat, exact, de o logică strânsă, matematică, ofiţerul acesta face parte din spiritualitatea severă și aus teră a navei. Din acel halo sensibil și dens pe care-l receptez în nopţile fără somn, când între borduri și sarturi, între arbori și pe punţi se aștern istoriile lui *Mircea.* 11.00. Ștafeta marinărească. Cu totul alt spectacol decât boxul, dar evident mai puţin gustat de public. Nava transformată în pistă complexă pe care participanţii sunt solicitaţi la probe multiple de îndemânare marinărească, dintre care nu lipsesc alergatul tradiţional în sac și purtatul ghiordelului plin ochi; ori probele de știinţă marinărească date contra cronometru la arborele centru, unde se înșiră manevrele mobile în ordinea lor imuabilă. După masă este rândul Oceanului să ne ofere un spectacol inedit.

Pentru început trei toni aurii însoţesc nava cu o viteză uluitoare. Mai exact fac treceri fulgerătoare pe lângă flancurile lui *Mircea,* stârnind pescarii care-și aduc lansetele și încearcă o mie de tertipuri pentru a-i aduce la cârlig. Zadarnic. Apoi apare o armată de pești argintii, plaţi, eșalonată pe mile întregi, care se dedă la o vânătoare fioroasă de pești zburători. Nu există milă. Nu există scăpare. Hulă, care îi împiedică pe nenorociţii aceia să decoleze; ori îi împiedică să treacă peste creasta valurilor și atunci vânătorii argintii execută salturi rapide și spectaculoase, propulsate prin bătăi viguroase de coadă, salturi care-i proiectează în spinarea victimelor. Un jet de apă, o zvârcolire și drama este consumată. Când victima scapă celui dintâi atac, vânătorul o urmărește în apă, printr-un siaj fulgerător și înspumat. Asistăm la un masacru general, organizat până sub orizont. Natura își dezvăluie secretele, fără menajamente și sofisticărie. Seara, cu don Grig, comandantul navei și cr 1 Manea facem schimb de informaţii despre Venezuela și Mexic.

Comandantul evocă peisajul maltez și marocan. Se strâng velele superioare. La ora 24.00 trecem în fusul orar 3 west. Punctul navei φ = 08°50 N; λ = 38°10 W. Am parcurs cu vele 172 Mm.

Luni 12 aprilie. 02.30. Se întâmplă o anarhie interioară a organelor, un fel de protest vehement care scoate fierea din mine la propriu. Ies pe dunetă să mă calmez. Se pare că lupta se dă mai puţin cu stihiile dezlănţuite, ea macerându-se interior la nivelul organismului și al conștiinţei. Peisaj magnific.

Luna printre vele, balansul catargelor pe cerul înstelat, între prova și lună o punte de aur, hula poleită, orizontul și imagini familiare rulate rapid, ascultând valul de etravă, imagini care nicio dată nu pot trece pragul cuvântului scris. Citesc

„Rugăciune pentru fraţii mei”. Mladen Oljaca. Cumplit. Combustibil 87%. Apă 62%. Ora 20.25. Steaua Polară abia se vede la orizont. Spre linia de demareaţie dintre cele două emisfere, cerul pare pustiu. Reîntâlnesc Crucea Sudului.

Marţi 13 aprilie. Doctorul Săeșan mă îndoapă cu anghirol și ulei de parafină. Am trecut printr-o criză. De ce? Habar n-am. Dragoș și unul din colegii lui talentat evident, îmi aduc o schiţă pentru decor, desenată pe pânză de velă. O sirenă, un palmier, un vajnic Popeye marinarul. Curând pot asista la o repetiţie. Consider că sunt destul de familiar în peisajul bordului să încerc o anchetă pe tema: *„Cum vedeţi o carte a marșului”. R*epet. N-am niciun gram din ceea ce i se cere unui reporter. Împotriva evidenţelor mă înarmez cu caietul și pixul, îl înspăimânt pe Bill și ies pe punte, hotărât să execut întregul echipaj. Prima victimă întâlnită în drum, secretarul de partid.

Omul este în ţinută lejeră, astăzi stăm în derivă. Întrebarea este directă și necruţătoare. Deci răspunsul. Căpitanul de rangul 2 Neiculescu Florian:

— Un istoric al înaintașilor lui *Mircea.*

— Preluarea ștafetei cu cele mai semnificative momente ale marșurilor anterioare.

— Traversada cu vele. Viaţa la bord.

— De-a lungul celor două Americi. Vizite. Specificul local. Impresii, Relaţii. Mesajul lui *Mircea.*

— Activitatea comuniștilor la bord.

— Momentul întoarcerii.

La cabina de radio. Maistrul clasa a II-a Călugăru Aurel.

(Desigur nicio radiogramă din ţară).

— Efortul echipajului pentru pregătirea navei.

— Cum se face pregătirea marinărească.

— Lupta navei cu marea. Cum reușește echipajul să se integreze vieţii de bord și capriciilor mării.

— Impresiile din porturile de escală. Istoria locuri lor, obiceiuri specifice.

— Relaţiile echipajului cu populaţiile autohtone.

— Întoarcerea. Revederea.

În comandă. Căpitan de rangul 3 inginer Pușcașiu Stoica.

— Momentele de furtună. Reflectarea lor în conștiinţă.

— Schimbările din conștiinţa oamenilor. Există mutaţii, poate imperceptibile. Am plecat cu o anumită structură, ce i-a adăugat nou acest marș.

— Depărtarea îl apropie mai mult de familie.

— Diversitatea lumii. Marșul îi dă o imagine reală a vieţii din ţările vizitate, neviciată de lecturi.

— Se creează termeni de comparaţie cu peisajul ţării. Este o formă a dorului de ţară pe care vrea s-o viziteze cu familia.

— Călătoria, o modalitate modernă de viaţă.

— Viaţa la bord. Prin procedee care aparţin literaturii să se sublinieze monotonia

ei și lupta împotriva monotoniei. Dincolo de ierarhie s-au sta bilit prietenii bazate pe afecţiuni și simpatii, se discută cărţile citite, se ascultă muzică.

Pe comandă se joacă șah. Căpitanul de rangul 3 Lucaciu Mihai:

— Cartea, pentru a fi convingătoare, să fie realistă.

Elemente materiale ale vieţii de bord, cele reale.

— Să nu se neglijeze frica, manifestă sau subconștientă în diversele momente limită.

— Aspectele colectivităţii la bord. Oameni deosebiţi, veniţi din unităţi deosebite pe care *Mircea* îi formează în echipaj. La început neîncredere reciprocă în calitatea lor profesională. Vicisitudinile marșului îi verifică pe unii faţă de alţii. Se cunosc sub toate aspectele. De la felul cum mănâncă și dorm, până la felul în care gândesc. Marșul a închegat o colectivitate specifică, care se mișcă într-un univers specific.

— Ce înseamnă timpul pe navă. Pentru el: cursuri, carturi, lectură. Lucrează la întocmirea unui curs de radiotelefon și trafic internaţional. Al altui curs de receptare radio.

— Unul din băieţi a reușit la facultatea de construcţii navale Galaţi. Al doilea se pregătește pentru electronică.

— Efortul cadrelor de specialitate pentru ca activitatea didactică care se desfășoară în condiţii grele, căldură de iad, zgomot, după ce ies din cart, să fie la înălţime. Cadrelor didactico li se pun probleme din cele mai dificile datorate fie condiţiilor materiale în care lucrează, fie condiţiilor psiho-fizice ale elevilor: răul de mare, angoasele, oboseala. Elevii sunt veniţi de la două batalioane deosebite. Există încă niște fricţiuni între subunităţi.

Unele din ele sub semnul pozitiv al concurenţei loiale, altele meschine: am făcut plinul la apă, ce cauţi aici, du-te la unitatea ta.

— Priza „șefilor” neoficiali, recunoscuţi tacit de elevi.

— Personaj: Marea.

— Câștigul turistic al marșului. Cunoașterea unor lumi noi sub toate aspectele, de la pitoresc la social.

Maistrul clasa a II-a Călin Constantin. Timonierul la origine electrician aparate electrice de navigaţie, oltean din Ișalniţa. Notez că marea își exercită fascinaţia asupra tinerilor de pe întregul teritoriu al ţării, dar nu întotdeauna cei vrăjiţi de ea devin marinari în înţelesul profund al profesiei. Cartea trebuie să fie:

— Realistă, neregizată și nepărtinitoare.

Aici intervin și-l rog pe timonier să-mi explice ce-nseamnă pentru el neregizat și nepărtinitor. Răspunsul:

Neregizată, adică să urmeze firesc cursul călătoriei în stilul jurnalului zilnic.

— Nepărtinitoare: să facă abstracţie de grade. Un ghiul sub care se vede viaţa la bord este omul.

— A nu denatura adevărul.

— Eroul să fie echipajul.

— Fără idei preconcepute. Scrisă din aproape în aproape, prin însumare.

Aici are loc digresiunea. Știu că suferă din pricina unei măsele prost tratate și

că de la plecarea din Las Palmas viaţa lui este otrăvită de această durere crâncenă, după cum știu că ghinionul l-a urmărit de câteva ori în marșurile precedente. Îmi spune că marinarul suferă pierderi de timp irecuperabile pentru viaţa de familie. Și că, atunci când legătura cu ţara este precară, situaţiile grave din familie: o naștere, o boală, sunt capabile să facă ferfeniţă moralul celui de pe mare. Este evident. Vorbim toţi aceeași limbă.

Doctorul își citește opul despre traumatisme. Este prevenit. Ancheta interesează. Nu știu cum se va converti în datele esenţiale ale cărţii, nu știu cât din ceea ce ascult poate deveni carte, dar câteva direcţii se conturează clar și, îmi spun, obligatoriu.

Deci maiorul medic Săeșan Ștefan:

— Cineverite. A nu se romanţa. Realitatea în toate aspectele ei și cu proporţiile ei.

— Realistă. Răul de mare, uzura morală, nevrozele.

De urmărit reacţiile revelatoare de tipul: nu sunt făcut să trăiesc pe o bucată de lemn și la grămadă. Diferenţierea tipologică. Unii au intrat la marină văzând filme color și citind cărţi. Realitatea vieţii pe mare îi paralizează.

— Aspectul preocupărilor pe care și le creează fie care. Organizarea timpului.

— Organizarea spirituală a marșului. Nu pe rutină.

— Unul dintre personajele bordului: bârfa.

— Cartea dură. Adevărul n-o să strice nimănui.

Maistrul clasa a III-a Cerghizan Ion, secretarul UTC:

— Realitatea.

Căpitanul de rangul 2 Dediţa Costică (este din Fetești, părinţii sunt ţărani, a lăsat acasă o fată în clasa 7-a, premiantă, este întotdeauna surâzător, preocupat, ferm, cu ţinută impecabilă)

— O reflectare complexă a proceselor de instruire și instrucţie, de cunoaștere a omului în situaţiile în care este pus de mare și locul lui la bord.

Elevul caporal Vlad Gheorghe plutonul 3 punte. Constănţean. Tatăl șef de tren în gara Constanţa.

Este repausul dinaintea mesei de prânz și mă mut pe teugă, teritoriul necontestat al „lumii de la prova”. Se joacă șah, se citește, se moţăie, se fac spirite mai bune sau mai puţin bune, unele deplasate, altele încercând o ironie ușurel cazonă, băieţii șmecheri ai fiecărei colectivităţi încearcă să fie vedete, apoi se intră în normal. Deci elevul caporal Vlad Gheorghe, absolvent al liceului militar Breaza.

— Realistă.

— Atmosfera specifică fiecărui microclimat: elevii, maiștrii, ofiţerii.

— Valoarea timpului. În zilele de program timpul nu mai există. Se elimină. Duminicile produc goluri, timpul se dilată la infinit.

— Să nu uităm despărţirea, golul care l-a lăsat, apoi intervine programul. Se rupe rutina scolastică, se încadrează în necesităţile de viaţă ale navei, de vine marinar prin rol, prin participare directă.

Elev caporal Dudu Comei:

— Adevărul.

Locotenent major Geanoglu Laurenţiu:

— Realitatea vieţii la bord.

— Activitatea diverselor orgolii.

— În ce mod deosebirile de vederi, de pregătire, contribuie la unitatea vieţii la bord.

Căpitan de rangul 2 Pană Lucian:

— Realitatea marșului.

— Raportul dintre comandă și echipaj.

— Greutăţile marinei, o școală a curajului, grea dar demnă.

— Momentele limită și felul în care verifică oamenii.

Elevul Mihalache Elen, în timpul furtunii din Mediterana are rău de mare. Execută toate serviciile sub ideea:

— Am să fiu ofiţer, nu mă pot face de râs.

Locotenent major Damaschin Ioan. Fiind ofiţerul cu trans misiunile îmi mărturisește că are sentimentul prezenţei Ţării în fiecare zi. Se află în centrul „știrilor", este cel mai contemporan cu cotidianul de dincolo de borduri. După el cartea ar trebui să sesizeze:

— Viaţa la bord, din punctul de vedere al marina rului, real, nu poetizat.

— Viaţa interioară a oamenilor în raport cu casă, cu vârsta, dragostea lăsată în Ţară.

— Rolul descoperirii de orizonturi noi în cunoaștere.

— Procesul de maturizare datorat condiţiilor impuse de mare.

— Pitorescul și turisticul tot sub beneficiul cunoașterii.

Este o căldură de iad. Stăm în derivă și asta nu mă amuză deloc. Elevii sunt circumspecţi. Constatăm că întrebările mele sunt prea intempestive. Unii scriu versuri, alţii proză, mai toţi au caiete intime de notiţe zilnice. Merg până la capăt, încrează tor în tinereţea și sinceritatea lor. Aștept să-mi aducă ori ce vor găsi de cuviinţă, de la poezie la carnetul intim de însemnări. Știu că forţez cele mai elementare reguli ale jocului social, complicat aici de rigorile militare și rutina lor. Dar suntem pe mare și foarte mulţi dintre interlocutori mi-au cerut să văd omul, care poartă uniforma și nu epoletul. Cobor la cabină unde Bill, căptușit cu plasturi, stă la ventilator și își tratează măseaua, fără ca asta să-i fi anihilat umorul. Deci, ultima victimă a zilei, asistentul universitar Tudor Albu.

— Desigur o carte de călătorie. Marșul, Marea, locurile vizitate.

— Viaţa oamenilor pe navă.

— Viaţa noastră în contact cu oamenii ţărilor vizitate, cu peisajul acestora.

— Viaţa lui *Mircea* ca entitate independentă.

— Expulzarea fără milă a creatorului, despre care să povestească galionul, ori nava. Totul cu un ușor aer desuet, până la pozele ovale și în sepia, cum erau în cărţile de marină de pe vremuri.

Comandantul navei îmi dă să citesc două cărţi marinărești, dăruite de doi comandanţi italieni specializaţi în croaziere pe iahturi oceanice: Franco Faggioni și

Edo Guzzetti *O.S.T.A.R. Italia,* cuprinzând croazierele și regatele iahturilor *Sagittario* și *Namar IV* și cartea lui Piero Bemotti *Il Corsaro Il sui mari del mondo.* Seara, cer divin. Se dă filmul „Marele vals". Lună plină. Oceanul scânteiază festiv. La salon a apărut o fotografie admirabil trucată: unul dintre noi ţine în braţe, pe o plajă, o divă blondă. Atelierul clandestin poartă evident marea Secundul +Doctorul.

Miercuri 14 aprilie. Mă obsedează structura viitoarei cărţi.

Sintetizând ideile celor din echipaj cartea ar deveni un re portaj-roman, care implicând adevărul relaţiilor la bord, ar denatura sensul ei primordial. Știu că întrebările mele au căzut pe o substanţă explozivă. Pe o stare generală de tensiune.

Știu că lipsa de știri din ţară (ce ușor s-ar remedia) filmele desuete, inerţia și rutina în organizarea timpului liber capătă aici, dimensiuni și sensuri de neimaginat în condiţii normale.

Știu că există un regim preferenţial la bord și câţiva din membrii echipajului, cu prieteni la staţia de radio a Navromului, primesc știri de-acasă aproape zilnic, lucru neloial și necamaraderesc, care stârnește animozitate. Că relaţiile de serviciu, pe acest fond tensionat, sunt și ele tensionate. De aici accentuarea dorinţei ușor revendicative de adevăr necontrafăcut, fiecare văzând doar adevărul lui, mai mult sau mai puţin mototolit de adevărurile celorlalţi, sau de marele adevăr al intereselor navei. Las la cabină superbul meu orgoliu profesional și mă duc la comandantul marșului, să discutăm o ipostază posibilă a cărţii. Deocamdată sunt incapabil de sinteze.

O citronadă rece, care aburește paharul, restabilește ideea de confort. Căpitanul de rangul 1 Hârjan Alexandru este aceeași gazdă îndatoritoare. Scoate dintr-un plic tăieturi din ziare, ceea ce-mi sugerează ideca de a include în carte un montaj foto al presei străine care relatează vizitele lui *Mircea.* Constatăm că avem o informaţie deficitară în materie de sport cu vele, că Liga Navală Română a făcut o treabă excelentă în acest sens, că ne lipsește un „Iaht Club" care să nu se ocupe numai de aspectul competiţional al ambarcaţiilor cu vele, ci de propaganda pentru marină în general. De aici ideea că n-ar strica introducerea unor tabele care să conţină navele din clasa „A", poate și cele din clasa „B" și „C;, pentru a-l situa pe *Mircea* în lumea velierelor contemporane, adică de a aduce totul într-un circuit mondial, circuit în care navașcoală s-a înscris de când și-a reluat marșurile de instrucţie, continuând tradiţia vechiului bric *Mircea.* Pasionat, tăcut și perseverent, bărbatul din faţa mea a contribuit esenţial la noua biografie a navei. Am impresia că, în mare, dar și în esenţial, scopul ambarcării mele a fost atins în aceste 19 zile de navigaţie pe Ocean. Îi spun că intenţionez, ca de la New York, să mă întorc în ţară cu avionul. Comandantul își mărturisește simpatia pentru comportamentul meu la bord. Desigur. Mai sunt încă două luni până la sosirea noastră la New York, dar este bine ca totul să fie limpede și curat. Mărturisirea comandantului îmi face plăcere. Înseamnă că mi-am stăpânit onorabil orgoliile și ţîfnele și că, în general, am fost suportabil.

Urc pe comandă și cad pe mâna navigatorului. Își scoate sextantul din cheson și mă poftește la treabă. Are o răbdare de înger. Întâi îmi explică instrumentul și modul lui de funcţionare. Elevii din cartul de navigaţie fac exerciţii de tangentare. După ce mă pun la curent cu erorile sextantului, trec la practică. În rezumat este vorba de a prinde soarele pe oglinda fumurie și prin deplasarea braţului mobil, a-l aduce tangent cu linia orizontului și a citi pe arcul sectorului cir cular înălţimea astrului deasupra orizontului. Toate bune și frumoase. Mă apuc de treabă plin de entuziasm. Drăgălașă afacere, dar nu găsesc soarele. Coșgogea soarele, pe cerul alburiu al zonei ecuatoriale, care lichefiază Oceanul, cerul și echipajul. Mai este și hula, mai este riscul de a-l vedea pe lângă oglinda fumurie, dar mă rog, ce poate să facă un chinez, poate face și al doilea chinez, așa că până la urmă reușesc să-l fixez, spre deplina-mi satisfacţie. Bucuria este prema tură. Cum încep aducerea lui spre orizont, îl pierd cu onor.

Scapă afurisitul din oglinda care-l reflectă și se cocoaţă la loc pe boltă de unde îmi râde cu dantură de foc. Transpir și până la urmă găsesc tehnica tangentării, lucru care mă umple de zel. Tangentez până-mi amorţesc mâinile. Este o zi fastă. Varza pusă la murat în Las Palmas își dă examenul la prânzul care se anunţă cu delicii gastronomice: ciorbă acrită cu zeamă de varză și sarmale. Navigatorul îmi face sinteza cu formula obișnuită „for you, sir”. (Bineînţeles că lehamitea lui Bill și lenea mea, însumate, au spulberat visul măreţ de a însușire a limbii engleze printr-o conversaţie de cabină susţinută exclusiv în limba marelui Will). Adică, ne aflăm în dreptul gurilor Amazonului, la 600 Mm de coasta Americii de Sud. La uscat Bahia de Santa Roșa cu insulele din gura fluviului gigant: Mexicana și Caviana. Spre nord, Guyana franceză cu celebrul Cayenne, apoi Surinamul cu Paramaribo, Republica Guyana și Venezuela străbătută de Orinoco. Fantastica aventură a expediei lui Alain Gheerbrunt pornită pe Orinoco și afluenţii săi, ca să ajungă în lumea fabuloasă a Amazonului, acolo unde în lumina crepusculară a pădurilor din *„Territoires inconnus”,* trăiește lumea crepusculară a triburilor Maquiritari și Guaharibo. Am executat peste două treimi din traversadă. Ne aflăm și niavigăm în sensul curentului ecuatorial de nord și pe direcţia vest a latitudinii de 8° și 30’ N. Apă 58%. Asta permite ca astăzi întregul echipaj să facă baie. Vestea electrocutează.

Baie! Baie cu apă dulce! O nebunie. Un lux de nevisat după zgârcenia care a drămuit fiecare picătură de apă de 19 zile, zgârcenie care-i silea pe întârziaţi să rămână cu pasta de dinţi în gură, ori cu săpunul pe obraz atunci când se închidea robinetul central.

În sfârșit, ospăţul. Astăzi încalc toate prescripţiile lui Folai. N-are decât să-mi scoată stomacul ăsta păcătos și să-l arunce la rechini. Lumea este bine dispusă. Sarmalele sunt un deliciu.

— Da! Dar…

Există deci un dar. Omul își confecţionează figura savantă cu care în general spune banalităţi sâcâitoare.

— Da! Dar nu sunt fructe proaspete, nu este lapte proaspăt și azi dimineaţă s-

au aruncat în mare două lădiţe de roșii.

Fructe proaspete au fost, dar s-au terminat după legile elementare ale aritmeticii elementare. Dacă fiecare membru de echipaj mănâncă pe zi o singură portocală, 186 de marinari mănâncă în 10 zile 1860 de portocale. Lapte proaspăt nu este, pentru că nu sunt la bord vaci de rasă, ori capre, sau numai câteva oi cu furajul respectiv, ori, eventual, păscute în pășunile mării, care abundă în plancton. Intervenţia omului grav produce explozie. De fapt este pasager, i s-a acordat acest privilegiu, de a călători pe jumătate de glob drept recompensă pentru anii slujiţi în marină, dar omul este cusurgiu și tensionează fiecare masă cu observaţii penibile. Toată lumea este sătulă, se ridică tonul și se duce pe apa sâmbetei plăcerea sarmalelor și grija secundului de a ne delecta gastronomic.

Îmi spun că există ceva ce se numește tact și că, în general nu se umblă cu un fitil aprins pe lângă un butoi cu pulbere.

Comandantul navei și Unchiul mă invită să fac baie „la cadă”. Mă duc la baia comandantului. Prelungesc cu un deliciu manifest, fiecare clipă pregătitoare. Mă gândesc cu revoltă la risipa miilor de metri cubi de apă pe secundă făcută de tereștri și mă îmbăiez cu o voluptate care ţine de poem.

Îmi iese tot slinul sărat din pori. Este o baie vrednică de zei. Cea mai memorabilă baie a vieţii mele.

Seara, la cină, avem toţi figuri de nou-născuţi, cam păroși, cam tuciurii, dar, oricum, nou-născuţi. Cum este lună, cum Oceanul își desfășoară vrăjile lui fosforescente, stăm la pupa și aflu, stupefiat, cum nu se știe ce minte obtuză a or donat pazei contractuale de la poarta portului Constanţa, să-I „Percheziţioneze” pe ofiţerii marinei militare care ies din port, după terminarea serviciului. Incidentele penibile, umilinţa și revolta celor care au gustat din reţetă, mă proiectează la caiet, unde tun și fulger într-o diatribă ucigătoare. Faptul este în calificabil și personal i-aș fi tras palme celui cu iniţiativa. Viteza și direcţia vântului NE/10. Da = 270°. Elevul suspectat de a fi fiul fostului meu elev îmi confirmă ipoteza. Este. Mar cel îmi aduce câteva poezii. Mi se aduc la cabină caiete de proză și jurnale intime. În noaptea asta am de lucru. Plonjez acolo unde fiecare rămâne singur cu el însuși. Cu nevoia de a se confesa. Lumea bordului începe să dobândească profunzime. Mii nelinișteșe iconoclastia fără scop a unora dintre interlocutorii mei, cărora le asigur cel mai perfect secret. Mă încântă ochiul lor lucid, realismul cu care se pun în ecuaţia cotidianului. Dintr-un jurnal intim:

„Poate fi o aventură romantică. Poate fi un chin continuu. Sau ceva din toate acestea… Nu consider necesară transformarea într-o epopee, sau într-un șir sec de întâmplări… începutul greu. Toţi străini. Și noi și comandantul. Totul nou. Totul strâmt. Cazarma IV centru. Împărţită în două compartimente. Nimic de stat jos. În primele zile o ameţeală totală. Începutul ca orice început. Februarie. Frig. Vânt. Un cer apăsător care parcă ia naștere din marea cenușie învăluită în fâșii de ceaţă îngheţată.

…Rangul 2 Neiculescu a-mplinit 48 de ani. A fost un chef frumos în salonul pupa. A participat chiar și un scriitor care, desigur, nu se poate să nu imortalizeze

momentul pentru posteritate. S-au spus bancuri vechi și s-a vorbit despre femei, temă cunoscută și pasio nantă… Noroc că autorul acestor rânduri suferă de rău de mare și nu prea are chef de umor. Am împlinit 21 de ani în anonimat. Cum am vrut. O zi ca oricare alta. Dacă alor mei care sunt AI MEI nu le pasă, ce să zic de străini…

…Bravul colonel T. Care ne delecta cu muzică de categorie semigrea cum ar fi canţonetele așa zis napolitane și care pretinde că în fie care zi exersează două ore la pian, e mort. Grăsuţ, e pur și simplu fleșcăit. Iar viteazul Tamatto care are pe lângă noi efemerul rol de soacră, e pământiu și încearcă o grimasă de zâmbete. Se știe. Cât va fi marea nasoală, n-are să ne bată la cap. E o răpitoare care nu atacă decât pe vreme frumoasă.

…Totul are un iz temeinic de marinărie, ca într-un roman bun cu marinari, fără piraţi. Pentru că sunt puţini cei care gustă aerul sărat al Oceanului, care-l gustă cu adevărat și sunt în stare să suporte în de lung privaţiile unei adevărate vieţi bărbătești. Fără puf, fără alin ţări, fără dragoste… Vele, sector, ore, servicii în neștire, carturi pe brânci, somn pe lemnul gol, în hamace înghesuite, căldură, nicio coajă de uscat, rupţi de tot ce e mai drag…

Cerul este indigo, Bill n-are somn și chinuit de angoase umblă năuc pe navă. La ora 24.00 suntem în punctul φ = 08°35 N; λ = 45°56 W. Păstrăm Da = 270°. Citesc două din poeziile elevului caporal Dragoș Raţiu:

Joc *de cuburi.*

Mi-a plăcut să mă joc cu cuvântul întocmai copiilor cu jocul de cuburi
Întocmai ca ei le așezam cu migală
Iar alteori doar așa la brodeală
Castelul cuvintelor mele o dală zidit
Era mult prea greu de clintit
Mă rușinam uneori și-aș fi vrut
Să-l dărâm
Era prea târziu, fiindcə, cubul, cuvântul zidit fusese rostit!

Sau:

Omule!
Fac un poet cu tine, Omule
Te-am așteptat destul
Te-am iubit destul
Te-am urit destul.
Sunt destul de în vârstă ca să ne împrietenim
Am gustat prea toate acriturile pământului
Ca să mă mai feresc acum de strepezitul dinţilor
Am în mine destulă amărăciune
Să nu mă mai strâmb la gustul sâmburelui de migdală
Ai apărut dintr-o gloată de oameni
Dintr-o vânzoleală de glasuri fandosite
Eu care ţi-am rostit numele printre lucrurile cele dintâi
Am fost mânios când ţi s-a rostit numele în locuri obișnuite

Am nevoie de tine, Omule…
Am atâta nevoie de tine.
În Ocean, la 600 Mm de gurile Amazonului, cu velele al bâte de praf sideral spre zorii zilei de:

Joi 15 aprilie. Apă 44%. Zac cu albumul de fotografii pe cușetă. Pișta Hosciuc mă învaţă apoi să-mi calc cămășile cu fierul electric. Mereu se ţin de noi nori joși, cenușii. Trece o aversă peste *Mircea* spălând sarea de pe suprastructuri. Încă una. Încă una. Ieșim în slipuri și ne lăsăm biciuiţi de aceste dușuri binevenite. 14.00. La puntea centru Bobi Geanoglu și maistrul Popescu lucrează la răcitorul de aer de la motorul principal, pe care l-au demontat ieri. Ne însoţesc aceleași păsări ciudate ca niște rândunele cu picioare lungi. Vv = (N, NE) / 11m/s

Vineri 16 aprilie. La orizont, în ambele borduri cumuluși sidefii, poleiţi de soare. Am de lucru cu sextantul. Fac exerciţii de tangentare și citirea înălţimilor împreună cu elevii care au curs de navigaţie. Încerc să trec peste infinita mizerie pe care mi-o face drăgălașul meu aparat digestiv. 11.35. Aversă de ploaie. Vizibilitatea scade sub 1 Mm. Începe manevra de strângerea zburătorilor. 11.45. Terminat manevra de strângerea velelor rândunici și zburători. Vergile s-au braţat la semn.

11.48. A trecut ploaia. Vizibilitatea a revenit la normal. 11.50. Aversă de ploaie. Vizibilitatea scade sub 8 cabluri. Se strânge vela strai mare. 12.30. Marcel îmi recită din Minulescu, partea ce-i revine din program. Cobor la camera velelor unde don Tomiţă repetă cu elevii partea muzicală a șezătorii noastre literar-artistice.

Un infern. Căldură de iad. Pereţii de metal imprimă spaţiului liliputan o sonoritate ucigătoare. Motorașul, după zgomot motorul busolei mamă, așezat într-un compartiment alăturat, face să vibreze aerul suprasaturat, de decibelii bateriei și ai celor două chitare electrice. Nu cred să mai existe undeva o repetiţie în condiţii asemănătoare. Se adaugă hula. Fâţâitul marinarilor de la ateliere. Sudoarea care curge în valuri. O repetiţie de pomină. Cum nu reușesc să aud cuvintele, ne mutăm în careul maiștrilor, care, binevoitori, ni-l cedează în întregime. Este de fapt un recital Eminescu, Minulescu cu „Celei care pleacă” și Coșbuc, păstrându-i pe poeţii contemporani pentru un al doilea recital. Să asculţi Eminescu pe latitudinea de 8°, la câteva sute de mile de coasta Americii de sud. Băieţii recită cald. Cu emoţie. Așteptăm momentul psiho logic și gata. Cad mereu averse de ploaie. Cerul mohorât. Se prăjește ceva la bucătărie și cabina este saturată până la greaţă de mirosul prăjelii. După masă discuţie cu elevul caporal Tilică, pe marginea unui caiet de proză. Și dintr-o dată: Alarmă! Alarmă la cabina, Of. Sup. 2”. Un carcalac. Nu sunt un tip kafkian, dar nu-mi plac gândacii de niciun fel. Carcalacul este gândacul navelor. Rapid, rapace, imposibil de stârpit. *Mircea* a făcut o deratizare cumplită, s-a circulat în interior cu măști de gaze, dar dihăniile acestea vorace își fac cuiburile prin întrerupătoare, în tubulatură, în cele mai ascunse cotloane, unde depun cantităţi industriale de ouă. Generaţiile se succed generaţiilor și invadatorii ajung să stăpânească nava. Marinarii îi acceptă ca pe un râu necesar. Ca pe o fatalitate

a mării. Nu accept acest fatalism și îmi pun în gând să nu plec steagul nicio clipă. Execut o vânătoare fi o roasă și extermin bestia care căuta refugiul sertarelor de la birou. Deci, acolo. Cobor la infirmerie, îi relatez cazul lui nea Ivan și nea Ivan mă dotează cu un spray cât un proiectil de aruncător. Îl alertez pe Bill. Obturăm cabina și, legat la nas cu o batistă, pulverizez conţinutul sprayului cu o voluptate plină de sadism. Suntem gata să ne dăm duhul amândoi și raţionăm că la asemenea mediu toxic, carcalacii vor trece rapid în nefiinţă. Părăsim cabina plini de optimism. Pe comandă. Căpitanul de rangul 1 Hârjan îmi arată la hartă cum ne vom apropia de Antilele mici folosind curentul ecuatorial de nord și vântul. Fără să schimbăm de cap. Suntem în a 21-a zi a traversadei. În siaj aceleași păsări necunoscute cărora le zic rândunele de mare. Văd între valuri o pasăre a furtunii.

Acasă au dat mâţișorii. Lunca a înverzit. Au ieșit părăluţele și-au înflorit galben, păpădiile.

Sâmbătă 17 aprilie. 08.00. Ofiţerul de cart anunţă bucuria zilei. Injecţiile antitetanos, ori antitifice, ori amândouă deodată. Secundul ne face pregătirea morală. Acele sunt uriașe, dozele de asemenea, dau dureri, umflături, senzaţii de vomă, dar trec toate și vom redeveni zglobii. Cobor la infirmerie cu Bill, comandantul navei, secundul, secretarul de partid și don Tomiţă. Grav, în ţinuta uzuală cu jachetă albă, Folai își încearcă seringile prevăzute cu un ac în adevăr uriaș. Cred că gluma se va opri aici. Echipa aceasta secund + doctor încearcă mereu să primenească atmosfera, reușește de cele mai multe ori, dar nici chiar așa. Ne cam facem gălbiori, dar rămânem fermi în demnităţile noastre personale. Este hulă. Valuri verzi, opace trec peste hublou. Totul se leagănă, alunecă, dar… Slavă Domnului. Doctorul schimbă acul. Răsuflăm ușu raţi. Comandantul navei îmi dă „Statele lumii de la A la Z”. 10.15. Navigatorul prinde cel dintâi radiofar de coastă: Paramaribo. Ascult semnalele sonore. Pământ. 11.30. Comandantul navei execută instructajul cu armamentele celor patru aruncătoare, ce vor fi folosite pentru salvele de artilerie „salutul naţiunii”. 12.00. Adunarea la puntea centru. Cr3 Ispas, comandantul navei prelucrează „salutul naţiunii”. Acel salut se lemn pe care îl dă o navă de război aflată în vizită, ţării gazdă. Cele patru aruncătoare sunt fixate pe afetele lor din prova. Echipajul trece la front în ambele borduri. Nava de vine solemnă și exclusiv militară. Comandantul marșului îmi indică un loc lângă timonă, să pot vedea totul. Va fi locul pe care-l voi păstra de câte ori *Mircea* va da salutul naţiunii.

Imnul Venezuelei. Drepţi! Se aude comanda: Foc! Cea dintâi lovitură ridică un gogoloi de fum la prova. Detunătura se resoarbe în imensitatea Oceanului. Se trag patru lovituri pentru sincronizare și etalonare. O pauză scurtă. Imnul naţional.

Un nod în gât. Fac eforturi să mă stăpânesc. Toate feţele sunt crispate. Ne stăpânim greu. Imnul naţional în largul coastelor Americii de sud. Loviturile de aruncător. Gogoloaiele de fum. Hula. Noi. *Mircea.* Atlanticul. Pavilionul tricolor. Jurnalul de bord notează: „S-au tras șapte salve de salut pentru verificarea instalaţiilor. 12.30. S-a terminat antrenamentul în darea salutului”. Atât. Nimic

despre duhul acela solemn și grav care ne-a înţepenit în borduri, nimic despre glasurile vechi ieșite de ia rădăcina arborilor navei, nimic despre imaginile care ne-au aburit retina, despre gustul de lacrimă și dor, de mândrie bărbătească și orgoliu, pentru că, iată, suntem cei dintâi români care-am traversat Atlanticul cu vele și suntem echipa jul celei dintâi nave militare românești care străbate aceste pustietăţi pline de amintirea marilor navigatori ai lumii, echipaj care dă tradiţiei de glorie a navei-școală *Mircea* justificarea plenară a contemporaneităţii. Soldatul Carpov Gheorghe s-a urcat în arboradă pentru a fixa o saulă pe un rai la măr. 13.09. Se execută un control al funcţionării radiolocatorului. Am intrat în circuitul marilor rute nautice. Ne apropiem de pământ. Poimâine, acasă, reîncep școlile. Vacanţa de primăvară s-a terminat. Însumez pe fișe datele pe care le cred utile pentru Venezuela, Columbia și Mexic. 17.00. O navă. Toată lumea tropăie pe punţi. Cea dintâi navă după 11 zile de pustietate absolută. Navigă spre Africa.

Dublăm coastele Surinamului la… 250 de mile marine. Am schimbat de drum pe 280° punând capul pe Trinidad, în ideea că vom fi scoși mai la nord de către curentul ecuatorial. 18.10. Dragoș mă invită la un, Șnur”, tot în camera velelor. Infernal.

Cu nimic mai prejos decât cazanul Satanei. De data asta ascult poeziile cu acompaniament muzical. Don Tomiţă cântă „La noi” și echipa murmură „Pe lângă plopii fără soţ”. Avem mâinile umflate, injecţiile își fac efectul, apa curge șiroaie, girocompasul îi bruiază, dansăm pe o hulă cu valuri de 2 m, dar elevii caporali duc repetiţia până la capăt, cu brio. Îi aplaud sincer. Este o performanţă unică. Ascultându-i, mi-au dat lacrimile. Repet. Unic. Ies pe punte emoţionat și transportat.

Soldatul timonier are vizibil, o stare de leșin. Este schimbat din post și-l aduc în cabină la noi să stea întins. Comandantul navei execută la puntea centru prelucrarea instrucţiunilor și atribuţiunilor carturilor: observator pupa, semnalizator pupa, timonier, șef de cart și curier de cart. Astăzi s-au terminat lămâile de la cambuză, ultima vitamină. Îmi amintesc că pe timpul repetiţiei cineva a scos dintr-unul din ateliere, o coroană regală dată proaspăt cu argintiul cu care se dau baba lele. Coroana lui Neptun. Mâine facem botezul. Nu al ecuatorului, ci al traversadei cu vele. Efectul injecţiei este scandalos. Mi S-a umflat și spatele și nu sunt singurul. Bill a făcut o criză de ipohondrie stimulată de lenţii majori: crede cu obstinaţie că se va bolnăvi de holeră. Nava rulează copios. 21.15.La noi acasă ora 01.15. Domnește un întuneric de smoală. Abia se vede balustrada. Dincolo de ea spuma albă a valurilor, când trece prin luminile de la pupa. Febră. Greţuri. Ameţeli. Senzaţia stranie că viaţa noastră pe acest Ocean se rezumă strict la posibilitatea lui *Mircea* de a pluti. Nava rulează până la 5°-6°. În cabină. Hublourile obturate. De pe cușetă pândesc carcalacii. Deparazitarea făcută cu Bill se pare că i-a stimulat. Circulă rapid pe tavan, izvorând nu se știe de unde. Cușeta fuge de sub mine, perdelele fâlfiie. Mobila scârţâie. Nu este o zi din cele mai bune. 21.40. Venit la Da = 300° pentru a evita o navă comercială ce se menţine în relevment prova constant. 22.10. Revenit la Da = 280°. 24.00. Trecut în fusul orar 4 vest. Se dau ceasurile înapoi cu o oră.

Duminică 18 aprilie. 01.10. Mă trezesc dintr-un coșmar cumplit. Horia în zdrenţe umbla pe stradă cu tata, fie iertat.

Încă înainte de deșteptare sunt pe punte unde rangul 2 Neiculescu face duș cu apă de mare. Aduc săpunul Tomis să-i încercăm calităţile spumante. Face spumă cu apa de mare. Ne săpunim reciproc și ne dedăm unui duș orgiac. Căpitanul de rangul 3 Pușcașiu a visat că doctorul îl taie în bucăţi. Comandantul navei că stă în mijlocul unei hecatombe de cadavre, dintre care unul, mișca o mână. Comandantul marșului n-a dormit. Majoritatea am avut coșmaruri. Injecţiile, ne spunem, și în secret hotărâm să-l aruncăm pe doctor în Ocean. 08.45. Se montează scara de parapet în bordul babord pentru a-l primi pe Neptun, zeul mărilor, care ne va boteza pentru traversadă. Am o discuţie cu timonierul Călin pe seama meduzelor vezicante și a ceea ce eu numesc „rândunele de mare".

Pentru edificare luăm tomul lui Francis Chichester. Găsim la pagina 248 „Portuguese man-of-war, sifonofore mari din genul Physalia", iar rândunelelor mele le zice prioni. Cobor ia în firmerie unde doctorul Săeșan îl transformă în Neptun pe rangul 1 Comănici, ajuns din punctul de vedere al culorii la limita dintre negrii triburilor din Ciad și cei din Africa ecuatorială. Unchiul este drapat cu o cuvertură de pat de un verde crud, pe care sunt aplicate stele de mare din mușama și cai de mare în galben și portocaliu. O barbă din vată, coroana ar gintie, meduze pe togă și hop, ospătarul cu tava de gustări.

Unchiul este un gurmand recunoscut.

— Dacă clămpăniţi, vă cade barba, avertizează doctorul, care face regie, machiaj și costume.

Neptun își dă barba jos, înghite pâinea cu salam de Sibiu, își repune barba și se solemnizează într-o tăcere hieratică.

Doctorul îi prinde de togă o sirenă răpitoare și soldatul Muntcanu, croitorul, cel mai înverșunat suflător în cornul de ceaţă la meciurile de box, aduce talc pe care doctorul îl presară în părul lui Neptun. Călin agaţă de togă meduze decupate savant și pavoazează butoiul așezat solemn la piciorul arborelui mare.

Secundul anunţă prin staţie ţinuta zilei: ofiţerii pantalon scurt, bluză albă, caschetă cu coafă, elevii și militarii pantalon scurt, tricou, beretă albă. Toată lumea este consemnată la cabine și cazărmi, timp în care Neptun cu ajutoarele lui ies în afara bordului, pe scara de parapet. O repetiţie. Totul este O.K.

Bărbierul, elevul caporal Mihalache Elen este dotat cu un brici uriaș din lemn și poartă la cordonul din parâmă, o bidinea pentru perdaf. Ajutorul lui Neptun, elevul caporal Tudorancea. Îi duce tridentul și se va ocupa de botez. Se dă adunarea la puntea centru. Izbucnește sirena, care-l salută pe Neptun apărut impozant din afara bordului, urmat de ajutor și bărbier. Neptun. Politicos, își declină identitatea, mărturisindu-și omnipotenta. Predă tridentul. Desfășoară și citește hrisovul de botez. Este solemn și credibil. Bărbierul se repede între elevi și-l face prizonier pe cel sortit ritualului, un ţînc de la școala de maiștri, simpatic și adolescentin: elevul capo ral Ţugui Vasile. Bărbierul are sensul umorului. Tuns chilug, își ascute briciul

uriaș, mimează smulgerea unui fir de păr pe care încearcă tăișul, pare mulţumit, apoi, dintr-o singură lovitură taie în două o scotă, performanţă care-i aduce aplauze (scota fusese tăiată din vreme). Aduce ghiordelul în care se pare s-a turnat conţinutul unei cutii de detergent spumant, după care, cu bidineaua, îi trage un perdaf strașnic bietului Ţugui, după care-l bărbierește cu meșteșug și gesturi de Figaro consacrat. Ajutorul lui Neptun preiei victima și o conduce la butoi, unde elevul caporal este vârât așa îmbrăcat după ultimul ordin.

Neptun oficiază botezul cu o tavă pe care se află o plăcintă rumenită apetisant și o sticlă al cărei conţinut are o culoare cel puţin dubioasă. Proaspătul botezat bea un amestec de clorochin cu apă de mare, apoi desface plăcinta umplută cu sfilaţă (elementul de bază al unei parâme vegetale, obţinut prin răsucirea spre dreapta a mai multor fire din materialul respectiv). Brusc, furtunele pregătite din timp și mascate de cei care stăteau pe teugă. Împroașcă puntea cu jeturile lor.

Începe botezul general. Orgie lichidă. Toţi voisă se boteze.

Veselie generală. Aparatele de fotografiat ţăcăne în continuare. Jeturile îi urmăresc pe cei care vor să scape botezului. 17.15.Oceanul și-a schimbat culoarea. Din albastru-oţeliu a ajuns verde-pământiu. Marile fluvii sud-americane deversează cantităţi uriașe de ape miloase care-și întind hotarul până la câteva sute de mile marine în Ocean, fenomen observat și con semnat de primii navigatori transoceanici. 17.20. Meci de box cu strigăte și trompele. Băieţii mei se pregătesc să dea spectacolul. După botez și box, o seară de poezie de dragoste. Temerar. Oricum, încercăm. Se montează decorul la arborele mare. Emblema cenaclului: pe pânză de vele un marinar sub un palmier, deasupra lui o dulce sirenă cu sâni îmbietori, de corul întregit cu două rame și doi colaci de salvare. Călin se ocupă de efectele de lumini, recte proiectoare cu foiţă de celofan colorat. Un neîndemânatic cuplează amplificatorul de 220 la o priză de 380. Emoţie, dar totul se repară. Spectatori puţini. Citesc un poem în proză dedicat marșului și echipajului. Tiptil, încep să se aglomereze spectatorii. Băieţii din echipă în pantalon lung, cu tricou și beretă formează un decor viu abia schiţat pe cenușiul înserării. Apoi, într-o liniște de mormânt, se recită din Eminescu, Minulescu, Bacovia. Și Coșbuc.

Fondul muzical al chitarelor și corul murmurat, foșnetul Oceanului și în babord Crucea Sudului. Spaima că spectacolul va da greș se topește într-o emoţie sufocantă. Se ascultă cu religiozitate. Văd gene umede. Văd umbrele celor ieșiţi din toate ungherele navei. Poezia și muzica triumfă. Aplauze frenetice.

Se trece de la strigătele aţâţate, fluierăturile și clamoarea me ciului de box la receptarea poeziei cu o detașare uluitoare.

Plutește pe apele Oceanului duhul lui Eminescu. Plutește odată cu *Mircea,* așternându-i pe velele albe, sacrul mir al geniului românesc. Apoi se dă un documentar color admirabil „Eminescu”. Apoi noaptea tropicală ne învăluie în faldurile ei negre și pe cer își fac apariţia constelaţiile. Elevii caporali Raţiu Dragoș, Bratu Ilie, Baz. Mereţ Doru, Gagniuc Ananie, Stănescu Marcel, Rădulescu Eugen și Bică Gigi au trecut la carturile de navigaţie, ori la odihnă – în hamacele lor legănătoare și în căldura de etuvă a cazărmii. Bratu este și compozitor, își cântă

propriile lui cântece, duioase și omenești.

Luni 19 aprilie a 24-a zi a traversadei cu vele. Secundul împarte… Certificatele” de botez al căror conţinut, evocând zeii și populaţiile mărilor, este plin de umor. Băieţii din echipa artistică sunt efervescenţi. Vor un alt spectacol, mai amplu, susţinut de lumini bine puse la punct. Se asociază și doctorul, tip pasional în fond, cu idei și imaginaţie. Alegem împreună poeziile. Cald. Băieţii sunt la rașchetat balustrada, banca de la pupa și celelalte părţi prevăzute cu mahon. Transpiraţi, murdari, îmi zâmbesc puţin fotogenic. Transportaţi de emoţia spectacolului Bill și subsemnatul facem o discuţie intimă de cabină. Tema: fetiţele noastre. De altfel este o temă puţintel mai generală la care se asociază în primul rând comandantul marșului care-o are pe Ruxandra și secundul, care-o are pe Simina mică. Delfinii. Mari, leneși, indiferenţi. Domnul Bill a făcut o insolaţie superbă. După ce s-a tuns chilug, a stat la soare pe acoperișul comenzii. De jur împrejur cer cu nori și perdele de ploaie. Apă 36% ora 14.00. Vv – E.N.E. Cu 9 m/s.

15.10. Început manevra de braţare a arborelui mare la 1 cart în babord. 16.34. Început manevra de strângerea rândunicilor și zburătorilor. 16.55. Ploaie slabă. 17.10. Încetat ploaia. 18.05.

Se execută urcarea în arboradă și antrenament de lucru în arboradă. 18.23. Terminat manevra de întinderea velelor. S-au întins velele inferioare, gabierii și contragabierii, focurile 3 și 4. Arborele trinchet braţat la semn. Arborele centru braţal un cart la babord. Vânt din N.N.E. Cu viteză de 6 m/s. Murele la tribord: aliura – vânt de larg din tribord. Viteza navei 3.5 Nd. Înclinarea 0. Deriva 0.20.00. Nava în marș cu vele în φ = 10°21 N și λ = 57°58 2 W. Suntem la 180 Mile marine de gura lui Orinoco și insula Trinidad. Nervii ne zbârnâie. Mai avem 11 zile de mare până la escala venezuelană. Avantajul nostru faţă de cele dintâi echipaje ale lui Columb este că știm exact unde suntem, cât mai avem până în Antilcic mici și că, pe hărţi avem imaginea fidelă a lumii care ne înconjoară.

Echipajele acelea și Columb însuși nu știau absolut nimic, navigau în necunoscut și numai de aici, de la bordul lui *Mircea,* se poate restabili cu certitudine starea morală a acelor oameni.

Marţi 20 aprilie, a 25-a zi a traversadei. Ora 06.45. Văd prin hublou un petrolier cu structurile albe lucind într-o pată de lumină. Din nou, cerul acoperit. Suntem la o distanţă egală de delta fluviului Orinoco și insula Trinidad, recte la circa 160 Mm cu prova pe strâmtoarea dintre Trinidad și Tobago.

Avem în babord coasta Venezuelei, ţinta traversadei. La est de Trinidad, un recif, Darien. Un banc, Manzanilla. Tot pe coasta de est capul Galeota, Porth of Spain și capul Galera spre nord, toate trei cu radiofaruri. Orinoco are un braţ care se varsă în Ocean, în nordul deltei, numit Bocas del Dragon.

Intrăm într-o altă lume. Într-o altă istorie, care de multe ori atinge fabulosul. 07.15. Hulă puternică. Valuri profunde, îns pumate. Nava ia benzi. Marea Caraibilor își face simţită apropierea. Puţintel mai la nord este zona de formare a hurricanelor.

Acele cicloane cu nume dulci de femeie care pustiesc Antilele mici și mari, coastele Mexicului și ale Statelor Unite. Oceanul milos. Orinoco, îmi spun. Aseară n-am mai distins foarte clar Crucea Sudului. De fapt, din clipa în care am pus prova pa nord vest, am început călătoria de întoarcere, cu toate că vom naviga spre vest încă 1.000 de mile marine. Rămân în pupa constelaţiile sudului și mirajul celeilalte emisfere.

Tot aseară am discutat despre războiul independenţei. Puţintică rutină, puţintele clișee vetuste. Curios cum, nimeni nu se gândește să facem o discuţie cu elevii și echipajul pe această temă, cu atât mai mult cu cât toată lumea știe că scriu în ca bina mea un roman-document al epocii. 09.30. Berbeci de 2 m care ne lovesc din prova. Oceanul acoperit de spumă. Lucrez cu sextantul. Merge binișor. De cart locotenentul major Damaschin. Discutăm despre caracteristicile fonetice ale limbii turce. În babord trei pescadoare cu traulerele la apă. Șeful de echipaj, maistrul principal Smaranda fixează tendarii. Suporţii de lemn pe care se va întinde tenda, transformând nava și în navă de protocol. Îi spun secretarului de partid că avem elevi deosebit de dotaţi, care ar putea prezenta la navă, coloniilor românești, spectacole răscolitoare. Se alertează. Exclus.

Are indicaţii să n-o facă. Nu este dotat cu instrumente corespunzătoare etc. Etc. Mă simt prea bine pe această mare rea ca să nu exploatez fiecare clipă. Scriu un nou poem în proză, iau înălţimi cu sextantul, știu unde au hotărât Bill și soţia lui, pe când erau doar studenţi, să se căsătorească. Pe strada Centumvirilor, în Sibiul vechi, prin spatele Poștei, o stradă abruptă, care coboară în Orașul de jos. Pavată cu bolovani de râu, pe care hoinăream noaptea cu un poet uitat pe nedrept, Liviu Periș, mort prea de tânăr. Gafele pe care le fac poeţii talentaţi, și-l ascultam recitându-mi poezii care și astăzi așteaptă tiparul. Bill acesta are. Mai nou, o figură proiectată să exprime lehamitea. Plutoanele 1 și 3 punte dau extemporal la electrotehnică cu căpitanul de rangul 1 ing. Manea. Elevul caporal Dragoș Raţiu, regizorul meu tehnic și artistic scrie despre „tahometrul de compensaţie, amplitudine". La 80 Mm începe uscatul, mai exact jungla absolut fabuloasă a fluviului fabulos Orinoco. Văd păsări de mare necunoscute. 18.00. Un petrolier în babord. Schimbă de drum și vine aproape să ne vadă. 18.05. Apune soarele. Când atinge orizontul, vedem pe fondul lui incandescent insula Tobago.

PĂMÂNT!

Pământ, după 25 de zile de Ocean. La pupa evoluează un pește superb, de un albastru-verde strălucitor, înotătoarele străvezii și coada orizontală în coadă de rândunică. Doradă. Un curent electric trece de la prova la pupa. Toată lumea este pe punte. Cea dintâi navă care vine să ne vadă și salute, sub pavilion liberian, din Monrovia, dar cu nume japonez *Kazuko.* Noaptea ne prinde pe dunetă. Cerul mirific. Crucea Sudului a rămas în pupa. Lăsăm Tobago în babord. Nu ne putem apropia de niciun ţărm dincolo de limita apelor teritoriale și nu putem intra în niciun port în afara celui din programul oficial și în acela numai la ziua și ora înscrise în agenda diplomatică. Suntem încă sortiţi rătăcirii în largul Antilelor mici, până când să punem capul pe La Guayra. Naviga torul și-a făcut calculele. Ne putem permite

o voltă largă până la insula Barbados. Comandantul marșului apreciază că după 25 de zile de Ocean, moralul va reveni la normal dacă vom vedea câteva din insulele Antilelor mici. De fapt, traversada cu vele a Oceanului Atlantic de către nava-școală *Mircea* este practic terminată în această noapte, când vedem aproape luminile din Porth of Spain, vechiul Puerto España.

1595 anul bătăliei de la Călugăreni. Sinan pașa invadează Ţara Românească. Walter Raleigh, favorit al curţii, suntem în plină și strălucită epocă elizabetană, arbitru al eleganţei omul care l-a trimis pe Richard Grenville să colonizeze Virginia (coloniștii poate au fugit, poate au fost masacraţi de indieni) cel clintii englez fumător de tutun, care-l aduce pentru uzul saloanelor, aventurier și pirat, participă la lupta su veranei și iubitei sale împotriva colosului spaniol. În această calitate distruge în anul 1595 capitala veche a coloniei spaniole de pe insula Trinidad. Noaptea vine împreună cu toate amintirile Caraibilor. John Hawkins și Francis Drake, piratul de fier, celebra insulă Tortuga a domnului Belain d'Esnambuc și ceilalţi flibustieri și aventurile lor povestite cu mult har de Horia Matei în cartea sa „Piraţi și corsari". Atingem apele care-au văzut luptele crâncene pentru înfăptuirea uriașului imperiu spaniol, apoi cele pentru uzurparea lui de către englezi și francezi. Se văd farurile de pe Trinidad și Tobago. Luminile de poziţie ale navelor mici, de pescuit. Fac cu secundul un inventar al stelelor: Rigel, Betelgeuse, Sirius. Cerul balansează în vârful catargelor. Trece un suflu de destindere pe navă. Suntem mai volubili. Mai puţin crispaţi. Locotenentul major Damaschin îmi spune că s-a primit un aviz care anunţă dispariţia unei nave de sport, cu patru persoane la bord în Marea Caraibilor. Trinidad a fost descoperită în 1498 de Columb. În timpul celei de a treia călătorii spre Lumea Nouă.

„La 31 iulie marinarul de pe catargul vasului amiral a zărit spre apus pământul"… La salon cineva și-a găsit chiar acum să-și odihnească obrazul, nebărbierindu-l. Discuţii și ordinul fără replică menit să pună cap infracţiunii. 19.05. Se vede farul Scarborungh în relevment giro = 280°. 20.00. Nava în marș cu vele în φ = 11°08' N; λ = 60°14 W. Se vede farul Scarborungh și farul nord Tobago. 20.24. Începe manevra de braţare la babord, braţându-se la 3 carturi. Lipsesc câteva minute de la comandă și când mă întorc găsesc scris cu scrisul cursiv, aproape muzical al secundului (recunosc scrisul ofiţerilor de cart, dominat de stiloul bont și literele de tipar ale lui nea Fănică), deci găsesc scris următoarele:

…21.00. S-a executat traversada Oceanului Atlantic cu vele de la Insulele Canare – Las Palmas până la Insula Tobago – Marea Caraibilor, parcurgându-se un număr de 3 321 Mm cu viteza medie 5,35 Nd. Ceea ce corespunde cu 128,4 Mm pe zi.

Se schimbă de drum punându-se capul direct pe Nord.

Crucea Sudului trece din babord în pupa. Prova pe insulele Grenadine, mai exact pe St. Vincent. Insulele despart Atlanticul de Marea Caraibilor. La vest de insula St. Vincent, la o distanţă de 90 Mm insula Barbados. Ţinta călătoriei lui Thor Heyerdahl cu bărcile de papirus *„Ba 1"* și *„Ba 2".* Urmăresc pe hartă arhipelagul Grenadinelor, de la Sud spre Nord: Grenada, Ronde. Carriacqu, Union, Canouan.

Petit Moustique, Bequia, St. Vincent (cea mai mare). De la orele
12.15 navigăm pe harta Nr. 956. La Nord-Est de St. Vincent se înșiră în sensul meridianului Antilele Mici: Santa Lucia, Martinica, Guadelupa, Antigua. De aici spre vest, în sensul latitudinii, Antilele Mari: Porto Rico, Haiti, Jamaica, Cuba, închizând spre Nord, Marea Caraibilor.

Miercuri 21 aprilie. Nopţile sunt insuportabile, bântuite de coșmaruri, agonice. Avem încă 9 zile de pierdut pe apă, data protocolară de intrare în La Guayra fiind 29 aprilie ora 08.00.

Constat o dereglare totală a aparatului digestiv. Mai exact o intrare în grevă care-l paralizează în întregime, lucru care-l intrigă pe doctor. Îmi calc cămășile. Rezultatul absolut jalnic.

Zi incertă. La ora 00.00 navigăm pe Da = 0 la 13.22 Da = 70. la 17.00 Da = 180°, la 18,45 Da = 75°. La 13,10 se strâng velele și, pentru prima dată de la Las Palmas, se navigă cu motorul. Lucru cu totul neplăcut. La ora 16.00. Se întind velele și la 17,30 se face o voltă în vânt, după care se strâng velele.

Joi 22 aprilie. 04.00. Vine curierul și mă trezește. Echipare rapidă. În tribord: Barbados. Știu că insula are 431 km² și 265.000 de locuitori. Tot litoralul sudic pe care-l dublăm este presărat cu luminile localităţilor de la coastă. Îmi spun că acolo se trăiește normal, după legile dintotdeauna ale speciei. Azi-noapte am citit cartea lui Allen Dulles „Les secrets d'une reddition", medicament moral din biblioteca farmacie adusă de doctor. Insula descoperită de spanioli în 1519. Colonizată de englezi care-au adus sclavi negri pentru lucru, stă sub luna feerică și sub cerul tropical ca un semn al pământului și atât. Intru în grevă. Astăzi citesc selectiv. Vreau să reiau paginile cu sosirea lui „Ra" în apele acestei insule. Apoi…

Vine căpitanul de rangul 2 Neiculescu și spune că a dat drumul echipei artistice să-și înceapă repetiţiile. Fusese un timp reticent, erau în joc dulci gelozii și amoruri proprii lezate, mă rog… Se ciocane la ușa cabinei. Își face loc o procesiune solemnă. Secundul, doctorul arborând mutra pocăită nr. 2 (mai are una numită „rușinează-te") ospătarul Tudoran care aduce o tavă cu o sticlă de șampanie frapată, învelită în șervet după toate regulile artei ospătărești și lângă sticlă un pahar masiv.

Procesiunea solemnă mă impresionează. Nu-mi dau seama ce este în sticlă. Aspectul tulbure al conţinutului mă face să cred că este citronadă. Sunt invitat ritos să beau. Beau. Stupoare.

Zeamă acră de varză, moare rece, ţinută la frigider. Gest admirabil adresat suferinţei mele nedeclarate. Deci doctorul i-a spus secundului căutând amândoi un remediu natural, secundul a ordonat să se cerceteze butoaiele unde s-a murat varza, au făcut totul cu gingășie și umor, lucru care-mi redă pe loc buna dispoziţie, lăsând pe retină și acolo unde se ascund emoţiile, imaginea procesiunii solemne și semnificaţia gestului.

Știu că au venit să-mi alunge mahmureala. Șuetăm, le arăt albumul cu

Grădiștea (cred că am făcut un gest clișeu), dar din tot ce am la mine este lucrul la care ţin cel mai mult.

Răsfoim fișele lui 1877, asta apropo de documentare. Vine talentatul care desenează decorul, vine Dragoș cu programul echipei și tentativa mea de grevă eșuează. Don Tomiţă a observat o anume reticenţă a comandanţilor de la elevi și nu mai vrea să repete, ori fără el partea muzicală a programului rămâne cu un loc gol. Trec pe post de diplomat. Ascult pe toată lumea, îi trimit o carte de vizită lui don Tomiţă și pretextând boala îl invit la cabină, fac apel la inima lui caldă de tenor liric și don Tomiţă trece peste micile, ori marile lui ne mulţumiri, vine Călin pentru lumini și staţia de amplificare defectă și Bill îmi mărturisește că simte nevoia să siringă pe cineva de nas și să strige „la oase în babord", ca replică la ordinul „la front în babord", probabil. Îl întreb dacă Fol îi l-a declarat în afară de insolaţie. Li mărturisisem aseară căpitanului de rangul 2 Pană mâhnirea mea în legătură cu puţinul pe care-l facem să ieșim din rutină și se pare confidentul meu n-a fost discret. Mă vizitează comandantul marșului. Mă întreabă foarte sincer cum mă simt pe navă. Aici lucrurile sunt puţin sentimentale și intime. Mă simt excelent. Mă simt înconjurat de acea dragoste discretă și militară care-mi place.

Toată lumea este îndatoritoare și, vădit, toţi vor să-mi aducă un spor în cunoașterea navei și a marinăritului, n-au rezerve, sunt deschiși și curtenitori. Încă o dată, mă simt excelent, parte din echipaj, responsabil cu ceilalţi de moral și atmosferă și desigur, mult mai grav, responsabil de istoria scrisă a acestui marș neobișnuit. Deci lucrurile, per total sunt O.K. Trebuie să ies pe dunetă, oricâte buclucuri mi-ar face afurisitul de stomac. Explorez Barbados prin binoclu. Terenuri defrișate. Ori probabil devastate de hurricane. Aici vor fi fost pădurile cu arborii preţioși de mahon și casuarina. Dinspre interior terenul coboară spre faleză, roșcat, parcelat de verdele palmierilor uriași. Așezări pe litoral. Case neterminate, rotunde. În formă de colibă africană. Brizanţii tivind cu spumă reciful coraligen care iese ici, colo din apele Oceanului. O șalupă de pescuit vopsită albastru care joacă între valuri. Marinarii noștri lucrează în arboradă la reparaţiile curente. Vedem prin binoclu Bridgetown, vechiul Indian Bridge, capitala și avioanele de pasageri care aterizează și decolează de pe aeroportul Seawell. S-a hotărât programul zilelor următoare. Pe navă, program de curăţenie și toaletare. Navigam dincolo de apele teritoriale ale insulei Barbados.

Vineri 23 aprilie. Suntem de 28 de zile pe Ocean. Mai avem 6 zile până la prima poștă. Imediat după dejun, la infirmerie, unde doctorul ne face proba Ruffiere, stabilind indicile de rezistenţă cardiacă la efort. Recte puls, tensiune înainte și după cele 30 de genuflexiuni, intrate în nu știu ce formulă.

Bine inima. Au început să cedeze cei care-au făcut abuz de cafele și nopţi de taclale. La prova, echipa artistică repetă. Lucrăm puţintel poeziile. Băieţii, în ciuda tuturor angoaselor au rămas inimoși, cu bunăvoinţă, învaţă și pun suflet. Barbados a rămas în pupa. Am străbătut o treime din drum, sau aproape o treime și n-am tras o casetă din cele 250 ale Televiziunii. Am vrut să cumpăr un aparat de filmat

în Las Palmas. Inabordabil. Am rămas în urmă cu planul meu anual de muncă la manuscris. Reîntoarcerea peste Ocean, atingând Azorele, se va face în 17 zile, cu motorul. Știu că partea de rezistenţă a întregului marș a fost traversada cu vele. Că ne așteaptă încă două încercări deosebite: traversarea Mării Caraibilor și a Triunghiului Bermudelor; iar ca spectacol inedit, regata Hamilton-Newport. Hotărăsc ca la escala din Venezuela să expediez în ţară scrisori care să alerteze forurile competente, astfel ca în Cuba să primesc un aparat de filmat și să fac demersurile necesare ca de la New-York să mă întorc în ţară cu o cursă regulată a companiei noastre de aviaţie „TAROM" care știu, face curse săptămânale peste Ocean. Toxinele înmagazinate în organism tind să mă anihileze. Doctorul a încercat și încearcă să vină de hac grevei declanșată de aparatul digestiv. M-a pus naiba să folosesc la început pilulele acelea blestemate care-au dereglat un organism neobișnuit cu medicamentele. Este loial deci să-l anunţ pe comandantul marșului de hotărârea de a pleca de la New-York.

Încă o lună, ori o lună și jumătate de rutină nu va aduce niciun spor în cunoașterea vieţii și oamenilor de la navă. Suntem la sfârșitul lui aprilie, decolarea de la New-York ar fi posibilă în jurul datei de 10 iulie.

Cobor la cabină (ideile mi-au venit ascultând poeziile) și scriu contraamiralului, ca și secretarului Consiliului Politic Superior al Armatei, ceea ce intenţionez, îi scriu vicepreședintelui Uniunii Scriitorilor, Laurenţiu Fulga, rugându-l să facili teze formele (n-am pașaport, sunt inclus pe lista echipajului)

Îi scriu ministrului de externe, președinte al Asociaţiei Scriitorilor din București și desigur Stelei, rugând-o să facă imposibilul ca în Cuba să primesc un aparat de filmat, fără de care văduvesc tineretul nostru de un film unicat. Don Lică spaniolul nostru din Muscel, economist la TAROM, îmi spune pe ce rută se execută zborurile transoceanice: New-York, Amsterdam, București, durata de zbor 10 – 12 ore. Incredibil. Avem agenţie TAROM la New-York. Lucrurile sunt clare. Să ne vedem de treburile bordului. La puntea centru se freacă tendele cu periile de scânduri, detergenţi și se limpezesc cu furtunele.

Ieri, când am navigat cu motorul, navigatorul s-a uitat lung la catarge și mi-a spus: „parcă sunt niște pomi cărora le-a căzut frunza". Aspectul catargelor fără vele este în adevăr dezolant. Ne întoarcem spre Trinidad Tobago. La ora 16.00 nava se află în marș cu vele în φ = 11°51 N și λ = 60°18 W.

17.05. Se vede în radiolocator insula Tobago la 12 Mm în ba bord. Suntem pe dunetă. Oceanul de ulei. Cerul fascinant. Spre orele 20.15 în babord se văd luminile de poziţie ale unei nave care se apropie vizibil. Drumurile noastre se întâlnesc undeva în prova. Comandantul Hârjan aflat pe dunetă aprinde proiec torul din babord și-l fixează pe vele. Nava își continuă drumul. Nu. Schimbă de drum și vine direct spre noi. Este o navă mare, iluminată puternic, care se apropie cu viteză, ca pentru un abordaj, cu toate că fason de navă piraterească avem noi.

Comandantul Hârjan aprinde și stinge proiectorul, semnalizând în modul cel mai elocvent că suntem o navă cu vele și după toate regulile de prevenirea abordajelor în mare, trebuie să fim evitaţi. 20.32. Auzim mașinile navei care ne taie prova.

Este evident, comandantul și echipajul vor să vadă un velier în apele Caraibilor. Distingem nava, un uriaș al mărilor, caz telul luminat, conturul masiv, prova care ne depășește cu mult.

Agitaţie. Ordine. Comandantul navei îi spune lui Bill să-l interpeleze pe agresor prin radiotelefon. Bill o face, vorbește nazal, stăm ciucure în ușa comenzii, auzim răspunsul foarte clar, este o navă japoneză, comandantul marșului îi trage o săpuneală lui Bill pentru convorbirea fatidică, nervii, îmi zic și mă las gonit la cabină de o ploaie în averse care mătură punţile. Nava japoneză se duce spre sud-est. Citesc până din colo de miezul nopţii. Ies pe dunetă la 01.30. Comandantul navei se află pe comandă. Ofiţer de cart, locotenentul major Damaschin. La staţia de radio, radiotelegrafistul Petrea Ioan. Ra dictelegrafistul îmi semnalase la 11 martie S.O.S.- ul navei

„Talken Fels” aflată la 17 Mm. N.E. De Lampedusa Island, care avea oameni la apă. Dă din cap în semn că nu am nicio radiogramă. Asta este. De fapt suntem.

Sâmbătă 24 aprilie în a 29-a zi de Ocean la orele 01.40 și am intrat în Marea Caraibilor, lăsând Oceanul dincolo de insula Tobago. Liniștea desăvârșită a fost aceea care m-a scos pe dunetă. Obișnuit cu hula lungă a Atlanticului, cu ruliul și tangajul ample, plutirea lină m-a alertat. Vedem și identificăm luminile de la Plymouth și farul Crown. Marea de ulei. Cerul înstelat. Cercetez hărţile. Prea puţin din toponimia lor mai amintește vechile triburi amerindiene. Circulă pe navă cărţile de vizită cu nume sonore, lungi, pline de titluri pompoase. Băieţii se amuză. Bill săpunit aseară fără vină a bintuit nava în chip de strigoi. La 06.47 navigăm cu motorul. Vântul a căzut. La 07.15 vedem în babord munţii insulei Trinidad care tivesc coasta de nord: Cerro del Aripe, 3 100 picioare, El Tucuche, capul Chufaru, baia Maracas, baia La Vache. Spre sud, strâmtoarea Bocas del Dragon, de fapt Bocas de Dragoș – Gurile Dragonului – după denumirea dată de Columb, după cum tot el a botezat golful care desparte insula Trinidad de continent, golful Paria și ieșirea lui estică Boca de la Sierpe – Gura Șarpelui. Coasta continentală, pe care a crezut-o aparţinând unei insule, a botezat-o Terra Gracia. Da = 270°. Programul de navigaţie prevede să dublăm coasta Venezuelei la o distanţă de 30 Mm, să dublăm prin nord insulele Los Testigos (Martorii) exact pe ruta lui Columb din a treia expediţie, aceea care i-a adus ruina și dizgraţia, deci drumul lui în Marea Caraibilor spre Española și tot ca el să vedem insula Margarită sau a Perlelor, ca să coborâm printre Margarită și Isla la Tortuga și să stăm la ancoră la Vest de insula Borracha în baia Barcelona, pe funduri de 20 – 40 fathomi, un fathom fiind egal cu 185 cm. Perfect. Suntem în Marea Caraibilor, în siajul acelui tragic amiral, siaj în care-au navigat în același secol și în cel următor Hojeda și Amerigo Vespucci, Pinzon, Lepe și Bastidas, cei care au descoperit și investigat coastele Americii de sud începând din Brazilia, până la istmul Panama, completându-și descoperirile cu atrocităţi de neimaginat săvârșite împotriva băștinașilor. Columb lua impozit pe insula Española de la 1 100.000 de băștinași. După 20 de ani mai rămăseseră 15.000, iar la mijlocul secolului al XVI-lea aceștia au dispărut cu totul. În a sa

„Scurtă povestire despre distrugerea Indiilor de vest” episcopul Bartolomeo Las Casas, iubitor și apărător al băștinașilor, povestește tragedia acestora, ororile și masacrele la care s-au dedat compatrioţii săi în numele civilizaţiei și al crucii. Aceste insule pline de poezie au fost veacuri în șir martorele celor mai cumplite orori săvârșite de setea de bogătie. Aurul și perlele băștinașilor au însemnat pieirea lor.

Adăugându-se isprăvile piraţilor caraibi, zona devine una din zonele martire ale Terrei. Privită din acest unghi, istoria speciei este lamentabilă. S-a terminat cu briza răcoroasă a alizeului. Plutim sub un clopot etanș sub care marea se lichefiază. Este ora 08.00 și pe toată nava, iadul. Simţim din plin clima tropicală. Apă 26%. Până astăzi am parcurs un sfert din circumferinţa globului. Când mă întorc la cabină, o găsesc plină de citate lipite pe unde se nimerește. Mă uit cruciș

la domnul Bill, care inocent dezinfectează cu spirt o muzicuţă de gură.

— Ce faci cu obiectul?

— Încerc să învăţ să cânt.

— Hm!

Mă uit semnificativ la hublou, mă uit la Bill, la plasturii care-i acoperă craniul tuns chilug.

— Don Bill trebuie să renunţi la una din noile tale pasiuni. Ori citatele; ori muzicuţa.

— Nu pot să cânt decât uitându-mă la un citat.

— Ori te târăsc la doctor, ori te arunc la rechini!

Bill își bălăngăne bila a tristeţe. Apoi cântă la muzicuţă și nu cântă rău. N-am ce face. Îi accept cu citate și instrument, cu umorul lui de sibian care-a studiat la Iași, de unde a venit la Constanţa tobă de carte. Trâmbe de ploaie trec peste Trinidad, rămasă mult în pupa. Marea verde cenușie.

Nu departe este imensa deltă a Orinocoului. Stăm pe dunetă și văd plutind o creangă de algă ca o ferigă de mare. Apoi o turmă de delfini de o culoare mult mai deschisă decât a celor văzuţi până acum, ne dă un spectacol magnific în bordul tribord. N-am aparat de filmat. N-am și mă dau de ceasul morţii. Vin în formaţii strânse cu o viteză uluitoare, ies pe jumătate din apă desfăcând valurile cu etrava ascuţită a boturilor, taie viraje abrupte etajându-se în adâncime, intră torpilă sub carenă, ţâșnesc peste valuri în știutele lor salturi acrobatice, apoi iarăși în imersiune sub oglinda valurilor torpile suple, unduiri săgetate și ochii la spectatorii ciucure pe balustradă.

Aplaudăm frenetic și strigăm bravo. Asta-i amuză și le face plăcere. S-a întins tenda la pupa. Umbra ei și adierea brizei face ca locul să fie cât de cât suportabil. Puntea frige sub tălpi.

Un furtun o udă permanent cu apă de mare. Se întinde tenda pe dunetă, deasupra timonei până la coșul navei. Navigăm cu motorul. Comandantul marșului mă invită la cabină. Beau celebra citronadă, rece gheaţă și discutăm întâmplarea de aseară. Este notoriu faptul că azi-dimineaţă l-a invitat pe Bill și împreună au băut câte-un whisky. Amândoi au fost sub tensiune, dar comandantul Hârjan este fair-

play. Când mă întorc la cabină, găsesc lipită deasupra biroului cugetarea favorită a lui don Tomiţă și rostită la clipe de răscruce:

„ARTA ÎNVINGE.

Nu mi-e greu să-i descopăr pe făptași. Amândoi umblă pe punte cu mutre de conspiratori: doctorul și secundul. După ce-i demasc, rămân cu secundul în comandă. Tema: fetiţele noastre, domnișoarele Voica și Simina. Viaţa de acasă. Prietenia. Secundul merge cu raţiunea lui matematică până la ultima consecinţă a relaţiilor dintre oameni. Încerc să mă retrag în cabină, dar nu mai pot rămâne singur. Ne regăsim ciucure pe dunetă, scoși de aceleași spaime interioare. Până și jovialul don Grig este stăpânit de melancolie. Trec două petroliere.

Unul sub pavilion francez „Congueron" schimbă de drum să ne vadă. Salută cu pavilionul. Răspundem. Folai mă invită la infirmerie unde-mi face o „radiografie" severă a aparatului digestiv. Nu vrea să se dea bătut. Nici eu. Vedem ieșind din mare insulele Testigos. Departe de noi, niște căpăţâni cenușii acoperite cu păduri. Testigo Grande, Iguana, Morro Blanco. Rajada. Coborâm ușor spre Sud, lăsând în babord insula La Sola. Trec în grija lui nea Ivan, care îmi fixează un program dur. Trec mereu mici nave pescărești care saltă puternic pe hula ușoară. Întunericul cade brusc. Văd Crucea Sudului, Polara, foarte departe pe linia orizontului și simpaticul meu Carul Mare, care acasă la Grădiștea stă deasupra luncii și câteodată, primăvara, deasupra fânăriei. Acasă bate clopotul vestind învierea. Trec mereu nave pescărești cu luminile lor fragile, cerul este spuzit de stele și don Lică a prins un post de radio care ne împroașcă cu ritmuri de samba. Văd viţa de vie și piersicii picotind sub stele, boarea de ceaţă diafană ţesând lunca, simt în nări mirosul de copii dormind, aroma amăruie, cu gust de soare și iarbă a părului femeii mele, suntem sub Crucea Sudului, în Marea Caraibilor, într-o istorie ciudată și acasă a venit Paștele, cu miei și vacanţă.

Duminică 25 aprilie. A 30-a zi de navigaţie de la Las Palmas, soare de plumb lichid. Sentimentul că sunt martorul unei situaţii unice. 07.00. Un fluture mare, roșu șofran trece peste dunetă. Alarmă. Un fluture! Un fluture! 08.45. Un fel de piţigoi se odihnește pe un sari. A venit alt fluture mic ca o molie. Cele dintâi semne ale continentului fabulos din babord, ai cărui munţi se desenează vag pe cerul împâclit. Apropiindu-ne de ecuator și acum în plină zonă tropicală, culorile și-au pierdut lirismul și vibraţia. Au devenit mai grele, mai carnale, insinuând voluptatea simţurilor. Culorile egeene și mediteraneene erau altfel. Pure și fluide, sensibilizau spiritul, te re sorbeau într-o pace serafică și armonioasă, nuanţate la infinit corelau poezia și eseul. Aveau vocaţia artelor și sensul serenităţii. Acolo în babord se află jungla Orinocului și selva, mlaștinile cu colcăiala lor de viaţă și triburile care amintesc preistoria. Ce vom vedea din toate astea? Apă 23%. Navigam cu motorul. 08.00. Nava în marș. Punctul de 10 38 latitudine Nord și 64°55 longitudine West. Mereu spre apus. Am dublat Isla de Mărgărită cu capul Galera și vârfurile Cerro el Chico și Cerros de la Vega de Margarită. Am coborât spre sud printre Margarită și

Isla la Tortuga. Dublăm și lăsăm în pupa insula Borracha. Pe continent se distinge muntele Morro de Piritu. Acasă au venit berzele și rândunelele. Un rechin. Un rechin de 3 metri care ne dă târcoale și se îndepărtează lent.

O libelulă. Frânturi de alge sub care înoată pești mici, ca de acvarium. Stau la pupa, mă mai vir sub furtunul care udă puntea cu apă de mare, vine doctorul și Bobi Geanoglu și văd înotând între două ape o imensă pisică de mare. Dihanie scârboasă și înspăimântătoare, cafenie pe spate, trece prin babord fluturându-și faldurile. O mare ciudată, plină de primejdii.

10.00. Suntem în baia Barcelona. Se dă la posturile de manevră – pregătiţi pentru fundarisit ancora din babord. De jur împrejur un pustiu de ape. Spre Sud coasta venezuelană, incertă. 10.30. Stopat mașinile. Ridicat spada lochului. 10.35.

Funda ancora. Lanţul zornăie. Vinciul își vede de treabă și lasă la apă 6 chei de lanţ pentru un fund de 72 m. Natura fundului: mii. Se mai fundarisește o cheie de lanţ. Punctul navei φ = 10°19’ 2N și λ = 65°08’ 5W. Direcţia vântului din Est cu 3 m/s. Direcţia curentului din Est cu o viteză de 0,5 noduri. Se resimte încă influenţa alizeului și a curentului ecuatorial de nord. Intrăm la program de curăţenie generală.

Doctorului i se pare că am căzut într-o stare de muţenie totală. Îmi spune o mie de bancuri, îmi aduce colir să-mi pun în ochii injectaţi și notez în jurnal că face tot ce-i stă în puteri să-mi alunge, ceea ce noi numim la bord cu oarecare maliţie, „starea de disconfort”. Un termen nobil care nu ne umilește când facem abcese purulente, când suferim de stomac, de singurătate, de abstinenţă, de dor, de un pic de nebunie.

17.00. La puntea centru semifinalele de box. Băieţii se defulează. Croitorul suflă în cornul de ceaţă, se strigă, se aplaudă, se boxează. Stau la pupa cu comandantul marșului. Marea de plumb topit. Constatăm că a fost o traversadă excelentă, dar puţintel cam lungă. Momentul psihologic greu va fi stalul la ancoră. Revăd scrisorile prin care solicit aparatul de filmat și pașaportul. Două dorade s-au stabilit la pupa. Sunt cei mai frumoși pești pe care i-am văzut până acum. De un albastru transparent și irizat, cu coada galbenă, stârnesc pe loc apetitul pescarilor care-și aduc uneltele. Unchiul vâră un macrou congelat în ţaparina lui Cr2 Neiculescu. Așteptăm efectul.

Omul smucește firul de câteva ori, o expresie de bucurie și concentrare i se tipărește pe obraz, recuperează firul și… stupoare, scoate macroul pe jumătate devorat. Firul ud are proprietăţi vezicante care îi produc arsuri în podul palmelor.

18.05. Începe manevra de strângerea și înfășurarea velelor.

Echipajul lucrează în arboradă. Peisaj cu Marea Caraibilor, coastă venezuelană și velier cu trei arbori. 18.32. Coborât pavilionul și geacul. Desigur garda în arme, sifleele și tot ritualul. 18.40. Se termină manevra de strângere și înfășurare a velelor. Arborada lui *Mircea* pare pustie. Filme documentare ale Studioului Armatei și „Elixirul dragostei” după scenariul lui Andriţoiu. La televizorul din careul ofiţerilor se vizionează fără sunet programul societăţii „T. V. Venevizion”.

„Daktari”, „Kojak”, „Omul nuclear și femeia bionică”, „Ziua în care se sfârșește lumea”, „Long Street”, desene animate, un spectacol de varietăţi. Motorul auxiliar

ne alimentează cu electricitate, avem lumină, merg frigiderele, camera frigori fiică și ventilatoarele. Soldaţii Cengher și Papa se ocupă de prizele de aer, ventilatoare, chiuvete, robinete și celelalte înstalaţii care ţin de confortul în zona tropicelor. Așternuturile sunt fierbinţi. Puntea fierbinte. Atmosfera împâclită.

Luni 26 aprilie. A 31-a zi de mare, 3 zile până la prima poștă. Zi temă, pâcloasă. 08.00. Se ridică pavilionul și geacul cu ceremonialul armelor și în Marea Caraibilor. 08.30. Se lasă la apă barca nr. 3 cu șase militari pentru piturarea bordajului. Tot pentru piturarea bordajului se montează două schele pe care lucrează câte doi elevi. Atât elevilor, cât și militarilor care lucrează în afara bordajului li s-a făcut instructajul necesar și sunt supravegheaţi în permanenţă de șeful de echipaj, maistrul principal Smaranda. O cădere de pe schelă în această mare renumită pentru abundenţa rechinilor, se poate solda cu o tragedie. 08.45. Pompele transferă apa din tancurile 3,5 și 6 în tancul 2, canarisind nava în babord cu 5°. Iese din mare bordajul și linia de plutire din tribord. Cei șase militari și elevii curăţă și piturează plăcile de metal, ici, colo mânjite de rugina supurată pe la încastrări. Tot ce se elimină de la navă plutește lin pe lângă borduri, în curentul slab. Coji de cartofi și alte resturi menajere, stupă, câte-o scândurică nu se știe de unde căzută în mare. 08.50. Un grup de patru marinari urcă în arborele prova, altul în arborele centru. Lucrează în arboradă. La prova supravegheaţi de maistrul Munteanu, la centru de maistrul Predescu. Sub punte se desfășoară examenul de filosofie și socialism științific cu cei 19 elevi ai școlii de maiștri militari. La pupa suntem vizitaţi de fluturi mari, gen cap de mort, unul intră la comandă, de libelule, un rechin mic, un șarpe, sau poate o anghilă. Cum s-au întors doradele, Bobi le pune gând rău. După zeci de aruncări cu Ian seta prinde două dorade și scapă patru. Ultima de aproape un metru. Reușesc să-l pozez în clipa când își trece prada peste balustradă. Cred că m-a îmbolnăvit rolul de spectator și concediul acesta prelungit. Imaginez zeci de ocupaţii pentru anii când voi redeveni pământean. 13.15. Se termină lucrările în arboradă. 13.45. Încetează lucrările în afara bordului. Barca rămâne legată la tangonul din babord. Se oprește girocompasul. La 15.30 se reiau lucrările și în afara bordului și în ar boradă, lucrându-se la arborele centru și artimon. Nu știu de ce citesc Topârceanu și pe la 18.00 sunt la comandă cu navigatorul unde studiem hărţile, coasta venezueleană, Antilele olandeze. 18.20. Apare în ușa comenzii locotenentul major Damaschin, șeful transmisiunilor cu registrul de radiograme sub braţ. Este solemn ca mai întotdeauna. Îmi spune:

— Am o veste foarte bună pentru dumneavoastră, dar întâi trebuie să mă duc la comandant!

Mă uit stupefiat la el. La registru, mă uit la Suciu care mormăie, îmi vine apoi să-l sugrum pe regulamentar, dar bănuind reacţia, ofiţerul dispare cu registru cu tot. O mie de gânduri. Veste bună, asta înseamnă că a venit radiograma pe care-o aștept de 31 de zile. Excelent. Sunt invitat la comandantul marșului. Cobor să-mi pun un tricou. Când intru, comandantul Hârjan, vădit emoţionat, își încheia bluza albă, îmbrăcată ca pentru o primire festivă. Este solemn. Mă întreb ce naiba mi-a spus locotenentul major Damaschin când m-a invitat la comandant, pentru că mi-a

spus ceva și m-a feli citat. Am reţinut „premiul” și acum citesc emoţionat textul radiogramei în cabina cu mochetă roșie, ospitalieră:

„Tov. Radu Theodoru – seriilor – Romanul… “Vulturul” a primit premiul Academiei. Felicitări și *noi succese literare urează întregul personal al Editurii Militare. Semnează colonel Tudor Tamaș”.*

Vădit îmi tremură mâinile. Nu-mi recunosc glasul. Mă încearcă o leșuială pe care-o stăpânesc greu. Ne îmbrăţișăm în tăcere. Știam că s-au dat premiile Academiei. În general nu stau în plutonul care recoltează aplauze la scena deschisă, presa literară mistifică de două decenii realitatea literară, ves tea îmi vino pe nava-școală *Mircea* în Marea Caraibilor printr-o radiogramă, totul este inedit și până la urmă halucinant.

La comandant actul solemn se petrece practic fără cuvinte.

Are lacrimi, am lacrimi și ca să nu prelungim mă retrag la cabină. Telegraful bordului o ia înaintea staţiei de radioamplificare. La care se află conducătorul marșului. Transcriu din Jurnalul de bord al navei:

„Conducătorul marșului, căpitanul de rangul 1 Hârjan Alexandru, a comunicat prin staţia de radioamplificare întregului echipaj conţinutul radiogramei.

Conducătorul marșului a felicitat în numele întregului echipaj și al său personal pe Iov. Radu Theodoru, care în prezent este membru al echipajului navei Mircea”.

Zgomot pe cursivă. Ofiţerii și-au îmbrăcat bluzele albe.

Într-o clipă cabina se umple. Parcă îi văd întâia oară. Arși de soare, bătuţi de vânt, purtând aceleași neliniști ca și mine, aceleași temeri, mâini bărbătești care le caută pe ale mele.

Suntem solidari parcă de-o viaţă, nu sunt cuvinte, sunt doar gesturi, o solidaritate aproape materială, vine nea Ivan și vin maiștrii, vin elevii caporali de la cercul literar-artistic. Golesc rapid chesonul de sticlele păstrate… Pentru orice eventualitate” și circul pe navă de la careul maiștrilor, la al ofiţerilor și salon bucurându-mă dincolo de orice pizmă, într-o atmosferă destinsă și camaraderească. 18.31. S-au coborât pavilionul și geacul. S-au aprins luminile de navă la ancoră și luminile de pe punte. 18.40. S-au terminat lucrările în afara bordajului.

19.45. S-a pornit S.R.L. Decca TM 969 pentru a verifica poziţia navei și situaţia înconjurătoare pe mare. În Ra = 165° la d = 8 Mm nave. Poziţia navei neschimbată. După masă se prind încă patru dorade mari. Prinde Bobi, prinde rangul 3 Lucaciu, nu prinde Cr2 Neiculescu tachinat de comandantul navei care-l tratează de guvidar și stavridar. Tăiat dacă ar fi fost și sânge n-ar fi curs. În sfârșit, revanșa. Prinde două de rade. Totul se pregătește cu mujdei și saramură. Nu știu dacă doradele sunt obișnuite cu asemenea modalităţi culinare danubiene, dar probabil că treaba asta le lasă indiferente.

Noaptea îi scriu directorului Editurii Militare și prin el colaboratorilor cu care am lucrat atât de bine, scriu acasă și rămân într-o singurătate absolută, bântuită la răstimpuri de cei ai mei așternuţi la rădăcina ierbii.

Marţi 27 aprilie, a 32-a zi de mare, încă 2 zile până la prima poştă. Bobi Geanoglu descoperă forma şi culoarea lin gurii, momeală pentru dorade. Confecţionează una şi. Spre stupefacţia pescarilor cu state vechi de serviciu, prinde doradă după doradă. Apare un peşte ciudat, ca o păstrugă, de o dimensiune impresionantă care evoluează lent fără să se lase ispitit de nicio momeală. Se făţuieşte nava. Bucătarul spune că-şi ia câmpii dacă i se mai aduc atâţia peşti la curăţat. Apa din tancuri îmi cade ca plumbul. Zi grea. Agonică. Stăm la ancoră. 18 00. Cenaclul literar-artistic îşi dă programul. Mai elaborat, mai rafinat, lucrat cu sudoare multă în compartimentul velelor şi în timpul liber. Ascult Minulescu, Nichita Stănescu şi Sorescu sub cerul caraib, după o zi toridă care ne lichefiază. În cabină iadul. Vedem filmul „Stejar extremă urgenţă". 22.15. Primesc o radiogramă semnată de generalul Dragu, doctorul Radu Ozun şi Dinu Săraru şi de ai mei care mă felicită şi-mi comunică data acordării premiului şi faptul că a fost decernat şi romanului „Nişte ţărani". Voi afla peste un an de la eveniment că prietenii mei au venit valvârlej la Grădiştea, cu portbagajul plin de bunătăţi şi că au sărutat pământul binecuvântat al luncii „pentru cel plecat pe ape" şi ştiu că, sărutându-l, a simţit gustul de sânge şi mirosul acela de copită şi opincă şi bot for soldăţesc rămas în el din ziua Călugărenilor. Deci, cea dintâi veste de acasă.

Miercuri 28 aprilie. 33 de zile de mare. Încă o zi până la prima poştă. Vizită medicală. Unora li s-a mai deranjat echilibrai funcţional. În afara păcătosului de stomac, totul excelent. Curăţenie generală pe navă. Se aduce nisipul pentru bricuit punţile. Apă, 17%. Se montează instalaţia de salut pe vergi. Salutul cu echipajul stând în picioare pe vergi în tradiţia lui *Mircea* a făcut furori la Amsterdam. 10.25. Echipajul începe antrenamentul de salut pe vergi. Asta înseamnă că după urcarea în arboradă armamentele vergilor în loc să se adune pe ţapapii, se adună stând în picioare pe vergi şi că se desfăşoară pe ele dând navei un aspect pe cât de temerar, pe atât de sărbătoresc. 16.10. Se lucrează în arboradă pentru de montarea instalaţiei de salut pe vergi. Nava este canarisită 3° la tribord. Pentru lucrări de întreţinerea bordajului. 19.10. Comandantul navei face pregătirea ofiţerilor care execută Serviciul în staţionare în portul La Guaira. 19.18. Nava este adusă pe chilă dreaptă. Înclinarea 0°. 20.10. Vântul a crescut la 12 m/s. Se ordonă obturarea navei. Dansăm. 22.43. Ancora ţine bine, lanţul este întins.

Joi 29 aprilie. 34 zile de mare. Mâine prima poştă. Apă 15%. 00.50. Din pricina ruliului ceasul electric de la puntea centru s-a desprins din suporţi căzând pe punte. Este scos din funcţiune. 04.30. Control pe navă. Totul normal. 06.40. Pregătirea navei pentru marş. Început manevra de virare a ancorei din babord. 07.11. Ancora din babord la post. Plecăm în marş spre portul La Guaira, Venezuela. Maşina foarte încet înainte. Lăsat spada lochului la apă. Vânt din Est cu 3 m/s. Da = 327°. 07.17. Maşina încet înainte. Urmăresc pe hartă explicaţiile navigatorului. Navigând în drum adevărat de 327° vom avea în tribord insula Tortuga cu extremitatea ei vestică Punta Arenas şi insuliţele Las Tortuguillas. Baia Barcelona se închide la

vest cu Puerto Cavenero și Cabo Codera. Vom lăsa în babord Farallan Centinela un far pe o stâncă în plină mare. Vom avea în babord coasta Venezuelei. Între Tortuga și La Guaira sunt 92 de mile. De la ancoră până la travers Punta Arenas extremitatea vestică a insulei Tortuga sunt 41 de mile. Din punctul unde vom schimba de drum ca să venim la aterizare perpendicular pe coastă, mai sunt încă 30 de mile.

Un drum bunicel pentru ziua de astăzi. 08.15. O radiogramă de la Aruba, pe care mi-o traduce Bill „Barcă de pescuit NR NA 42 plecată din Aruba în 27 aprilie pentru pescuit încă nu s-a întors. Barca are 18 picioare lungime, culoare galbenă, un motor outbord, trei oameni la bord. Toate navele din vecinătatea insulei Aruba sunt rugate să întărească observaţia și să anunţe căpităniei portului Aruba ori ce luare de contact cu barca respectivă". 08.46. S-a trecut la regim de viteză „jumătate". Azi-noapte am citit cartea plină de narcisism și înfatuare a unui comentator de la Televiziunea noastră care a făcut o călătorie în Statele Unite. Am râs copios când preopinentul s-a nevrozat stând 7 ore în fotoliul confortabil al avionului care l-a trecut Atlanticul. De fapt am râs copios toţi cei care, citind-o, ne-am dat seama de ridicolul tipului care prin natura profesiei abordează diferite somităţi ale unei branșe la modă și care suferă un proces ciudat de substituire. Propria și rubiconda sa fiinţă se expulzează în neant, autoînlocuindu-se cu o mixtură hibridă de nume sonore sau mai puţin sonore, nume care validează metamorfoza snobului, fără să-l ferească însă de ridicol. Torid. Pe dunetă cu doctorul care-mi povestește istorioare din studenţie și-mi face o analiză lucidă a uneia din maladiile grave ale timpului: drogarea. Secreta rul de partid mă invită la o întâlnire cu elevii în pauza dinaintea prânzului. 09.35. În provii tribord a apărut un iaht care face manevre ciudate și greu de înţeles. Zigzaghează de parcă și-ar fi pierdut ceva preţios, căutându-l val după val. Dansăm ușor pe o hulă dulce. Iahtul mă intrigă de-a binelea. Virează când într-un bord, când în altul, ne trece în pupa și dispare.

Cercetez marea în căutarea bărcii galbene. Nu are ce căuta aici. N-a fost furtună și Aruba este departe spre vest, una din insulele Antilelor olandeze. Cu toate că viaţa bordului are intrat aparent în rutină, depistez neliniștile și speranţele legate de primirea poștei. Desigur se aranjează ţinutele, se calcă gulerele cămășilor, se curăţă pantofii albi. Debarcăm mâine pe un continent mai greu accesibil, cu o istorie zbuciumată și spectaculoasă, despre care, în general, știm lucruri destul de vagi și… exotice dacă ar fi să rămânem numai la lecturile temerarilor cum ar fi Raymond Maufrais. Desigur aici undeva la sud de Orinoco, pe Amazon și centrul continentului există încă necercetatul Matto Grosso. Atingem coasta venezuelană în plin sezon ploios. Clima predominant tropi cală. La Guaira se află în *„tierras calientes"* regiune de coastă fierbinte și umedă. Caracasul în *„tierras templadas"*, regiune situată la peste 600 m altitudine cu climă rezonabilă. Vom vedea. Cartea spune că 66% din populaţie o formează metișii.

22% albii, negrii 10% și autohtonii amerindieni numai 2%.

12.50. Mă întâlnesc cu elevii la puntea centru. Sunt frânţi după o dimineaţă de

muncă, soarele tropical ne terorizează, facem eforturi să îndeplinim rezonabil acest punct din program și până la urmă reușim. Ziua își dilată clipele la infinit. Am senzaţia că este cea mai lungă zi din viaţa mea. 17.09. Se verifică punctul navei cu un sondaj de fund care arată că avem sub noi 320 m de apă. Adâncimea în punctul navei corespunde cu cea de pe hartă. Am lăsat în babord farul Farallan Centinella și stânca pustie pe care este instalat. 18.00. Se reduce viteza la „încet". 18.39. Se aprind luminile de drum și de poziţie. Cade peste noi o noapte tropicală, de plumb lichid.

20.00. Nava în marș cu motorul principal în φ = 10°54' 5N și λ = 66°41' 5 W. Scrutăm noaptea de smoală. Nu vedem nimic la coastă. Auzim vag zgomotul marilor aeronave intercontinentale și le vedem luminile de poziţie. La Guaira este por tul și aeroportul internaţional al capitalei Venezuelei. 21.23.

În relevment adevărat 202° și la 19 mile distanţă se vede farul La Guaira. Adică o masă de smoală care ne înconjoară și în babord strălucirea unei lumini situată undeva deasupra mării.

Apoi un lanţ de lumini tivind orizontul. Apoi salbe de lumini etajate, plonjate într-o tăcere desăvârșită. Apoi cerul brăzdat de luminile de poziţie ale avioanelor care se duc la aterizare venind din larg într-un viraj amplu, coborând pe o pantă paralelă cu bordul lui *Mircea,* ori decolând pe aceeași direcţie paralelă și ieșind în larg de unde se îndreaptă spre cele patru puncte cardinale. Am văzut pe hartă că la coastă, din imediata apropiere a mării se ridică abruptul unui munte cu vârful la peste 3.000 de metri. Asta explică manevra aeronave lor. 21.30. Se vede cerul luminat deasupra Caracasului. Un fel de auroră boreală lăptoasă și misterioasă, consumându-se într-un spaţiu incert și într-o noapte neagră cum n-am întâlnit până aici. Aeronavele vin din noapte și dintre stele, găsesc pământul, zgomotul motoarelor se resoarbe în tăcere, atunci aud valurile spălând coca, aud întunericul și am senzaţia stranie că mâine, pe cheu, voi vedea părul ei roșcat-arămiu. Iluzia asta absurdă mă electrizează, cred în ea cu toată convingerea și dintr-odată sunt foarte degajat și suspect de vesel. Se anunţă evenimentul serii. Baia. Avem la dispoziţie doar 5 tone de apă dulce. Secundul și comandantul navei mă invită „la cadă".

Bill îmi păstrase loc la duș așa că economisind timp pentru cei care așteptau la ușă cu prosoapele pe după gât, am intrat băieţește amândoi și ne-am săpunit reciproc până când s-a dus slinul acumulat în săptămânile scurse de la ultima baie. Recunoaștem că suntem alţi oameni. Se pare că dușul n-a avut niciun efect asupra angoaselor. Deci, mâine, prima poștă. Tot mâine ia sfârșit această etapă columbiană a marșului. Au trecut 34 de zile de navigaţie peste Atlantic și-n Marea Caraibilor. De necrezut. Știu cu certitudine în noaptea asta de catran, ascultând zgomotul turbojeturilor care se duc la aterizare, că una din cele mai grele încercări ale vieţii mele a luat sfârșit. Că ori ce s-ar întâmpla de acum în colo în Marea Caraibilor, ori în temutul Triunghi al Bermudelor, nu va egala nici pe departe uzura, angoasele și incertitudinile traversadei cu vele și că toate acestea și încă altele nenumite m-au în semnat pentru tot restul vieţii. Aventura existenţială a lui Francis

Chichester și a tuturor navigatorilor solitari, aventura celor de pe *Kon-Tiki* și *Ra* se însumează undeva dincolo de imaginabil, în zone care vizează definitivul. M-am redescoperit nu atât de stimabil cât mi-am imaginat că sunt. Da!

Știu acum adevărul despre mine însumi, nu întregul adevăr, dar știu unul din adevărurile esenţiale, descoperit în majestoasa împietrire a orizontului oceanului planetar. Mi-am ofe rit șansa să fiu învins sau să înving. Nu știu încă dacă sunt învins, după cum nu știu dacă am ieșit învingător. Că am smuls prin suferinţă masca pe care mi-o fabricasem în existenţa mea terestră și cotidiană este foarte adevărat, după cum foarte adevărat este că mi-am recunoscut limpede limitele.

cu mult dincolo de teritoriul meu obișnuit. Știu că ocupaţiile ancestrale la care m-am întors după aventura mea în Cer și-n viaţa literelor nu vor exclude întrebările legate de marile migraţii. Logodna cu Marea pecetluindu-se acum, poate pentru totdeauna. Știu cu certitudine că am urcat încă o treaptă a cunoașterii și că. Încă, nu mi-e dat să mă opresc adăpostit sub propria-mi umbră; că demonul neliniștilor mă împinge mereu dincolo de mine însumi și că, iată, evadarea din vechile limite este mereu posibilă, salvându-mă de rutină și blazare. Am văzut faţa chinuită a îndoielii, am întâlnit Disperarea și am fraternizat cu Suferinţa. Harnașat cu armura habitudinilor mele înscrise în ciclul veșnic al anotimpurilor, trecusem pe lângă acele înfăţișări ale Tragicului strângând din măsele și făcându-mă că nu le văd. S-au răzbunat torturându-mă în nesfârșitele nopţi ale Oceanului. În solitudinea în care ne aflam cu toţii sub Rigel: ori sub Crucea Sudului. N-am ajuns încă la sursa misterioasă care-a născut marii descoperitori, conchista dorit și vizionarii. Poate că pentru asta trebuie să posezi un dram de halucinaţie și de mistică. N-am acest dram de acel altceva și mă simt neîntreg, dar asta este și poate sunt și așa prea mulţi vizionari pe pământul ăsta, care nu se mulţumesc să-și autoreveleze adevărurile, ori să ne convingă de ele cu duhul blândeţii. Vizionari gata să apuce ghioaga și să râs toarne mereu ordinea firească a lucrurilor, clamând mereu nu mele unui Dumnezeu feroce și revendicativ. Turbojeturile se duc la aterizare peste catargele lui *Mircea.* Acolo în carlângă totul se derulează în secunde și fracţiuni de secundă, despărţirile de cotidian sunt de ordinul orelor, încercările limită se rulează cu superviteză, abia atingând periferia simţurilor. Aici totul ţine de uzură și timp, de lentoarea dezagregărilor interioare și rezistenţa la eroziunea timpului. O cu totul altă lume, infinit mai dilematică, infinit mai turmentată interior.

Mâine debarcăm pe continentul sud-american, în La Guaira. Venezuela și stând treaz pe cușeta legănătoare mă gândesc la întâlnire, pentru că, oricum, vei fi acolo.



ESCALĂ VENEZUELEANĂ

Vineri 30 aprilie. Ora 00.25. Travers far La Guaira la o distanţă de 14 mile. 05.45. Se ia drum de aterizare pe un punct situat la 1,5 Mm Nord de portul La Guaira. Sunt pe punte echipat cu bluză albă, conform ţinutei obligatorie la bord. Lumina lăptoasă dinaintea zorilor. Marea verde cenușie. Peisaj magnific. Coasta venezueleană dominată de un munte uriaș care se ridică chiar din mare cu vârful la peste 3.000 de metri. Nori cenușii încununând piscul masiv. Se vede La Guaira în poala verde a muntelui, se văd navele mari din radă și peste *Mircea,* ori în jurul lui se înscriu pe panta de aterizare, ori de colează aeronavele intercontinentale. Aeroportul Maiquetia se află chiar pe coastă, în partea de vest a orașului La Guaira.

Muntele pe care-l văd face parte din Anzi, ramura Sierra Nevada de Merida a cărei extremitate nordică se desfășoară paralel cu coasta Mării Caraibilor și se numește Cordillera de la Costa. Columb a văzut coasta venezueleană în ziua de 5

august 1498. Echipajul în ţinută albă. *Mircea* naviga spre coasta Americii Latine, alb, graţios, plin de poezie. Stau pe dunetă la locul fixat pentru „salutul naţiunii" și înregistrez totul cu o foame disperată de amănunt pentru că, îmi zic, momentul este unic și cine știe când repetabil. Cel dintâi velier românesc și cea dintâi navă a marinei militare atinge coasta Americii Latine. Cel dintâi mesager al tinereţii latinităţii estice își aduce pavilionul acestei culturi latine din extremul vest. Există o comunitate de interese ale popoarelor acestei uriașe familii care stăpânește teritoriile de la delta Dunării, a Pariului, a Rhonului, de la vărsarea Guadalquirirului, de la delta Amazonului și Orinocului, până în Ţara de Foc, pe ţărmurile Atlanticului și Pacificului până la hotarul cu lumea anglo-saxonă. Există o comunitate de limbă și cultură, o eroică conștiinţă a demnităţii și libertăţii, un destin istoric care se conjugă straniu cu vocaţia independenţei și a construcţiei statale. Semnalizatorul pregătește pavilioanele. Aduce pavilionul Venezuelei. Trei benzi orizontale: galbenă, albastră, roșie (până și aici culorile exprimă latinitatea cu toate că hispanicii sunt geloși de supremaţia aceasta a gintei și în Canare i-am auzit subliniind hispano-americane, nu latino-americane) cu cele șapte stele albe pe banda albastră și steaua în colţul din stingă sus. Ușoară nervozitate pe comandă, ca la toate intrările în port. Se trimit la front amatorii de fotografii inedite, de obicei aceeași, dintre pasagerii bordului. 06.00. Se pune mașina pe diurn. Viteza 10,5 noduri. 06.30. În tribord își face manevra de intrare în port un pasager alb. Care se leagănă ușor pe val.

Un pasager transoceanic, pentru mine, gigantic. Încep să disting casele portului, cheurile, coastele umbrite ale muntelui.

06.50. Se scoate spada lochului de la apă. Comandantul marșului citește la staţie radiograma primită din ţară cu ocazia zilei de 1 Mai. Se citește și radiograma de răspuns. Mă așteptam ca din ţară să vină un cuvânt bun pentru reușita traversadei. 07.00. Se văd limpede navele din rada portului.

07.05. Începe manevra practică de luarea pilotului. Se pregătește scara de pilot prin tribord. 07.10. Se reduce viteza la „Încet". 07.15. Stop mașina. Nava pe punctul de luare a pilotului. Totul strălucește de curăţenie. *Mircea* are aer sărbătoresc, sobru și militar. Suntem la 1.5 mile Nord de capul digului La Guaira. Navigaţia noastră în timp și spaţiu este de o precizie electronică. Pentru această sosire la secundă și metru anunţată pe căi diplomatice și așteptată cu ceremonial militar, sosire pentru care s-au parcurs mii de mile marine și s-au consumat aproape două luni de navigaţie, merită să risipim ceva din noi, indiferent de neliniștile fiecăruia. 07.20. Vedem cum iese din port o navă sub pavilion italian. 07.40. Șalupa cenușie ieșită din port se îndreaptă spre *Mircea.* Marea cu hulă lungă. 07.45. Șalupa acostează în tribord. Urcă la bard doi ofiţeri venezueleni în ţinută albă, impecabilă și doi membri ai ambasadei noastre din Caracas. 07.55. Se trece la posturile pentru salutul naţiunii. Servanţii de la cele patru aruncătoare sunt gata. Ţevile lucesc mat. 08.00. Imnul de stat al Venezuelei. Moment solemn. Cea dintâi lovitură de tun de la *Mircea* își rostogolește ecoul peste fâșia de mare caraibă, lovindu-se de coasta abruptă a muntelui. Imnul naţional al României. Lovituri de tun. 08.04. Începe

manevra de intrare și acostare.

08.08. Se trag salve de salut de la coastă. Văd în capul digului locul unde este amplasat tunul. Clăbuci de fum la gura ţevii.

08.10. Șalupa militară P-15 girează în jurul lui *Mircea,* cu echipajul în salopete de bord, la front. Ridică numirea și semnalul „Bine-aţi venit". 08.12. Semnalizatorul ridică nu mirea și răspunde la semnal. Navigăm solemn, cu echipajul la front în ambele borduri, spre intrarea în port. Nava undu iește ușor, dimineaţa este strălucitoare, pavilioanele celor două ţări fraternizează în cerul limpede. 08.15. Se dublează farurile de intrare. Acvatoriul este mic, cei doi membri ai ambasadei sunt consulul și corespondentul de presă, nu-i mai văd, pasa gerul care-a fost oprit ca să intre *Mircea,* intră în siajul nostru, un remorcher apărut rapid acostează la prova la 08.18.

Pregătit pentru fundarisit ancora babord. Emoţia acostării a trecut. La 08.30 se dau legăturile la mal, se schimbă pavilioanele și se dă liber la remorchere. 08.35. Se dă schela la mal.

Legătura materială, puntea pe pământ venezolan a fost aruncată. Intră în port pasagerul *Britanis* sub pavilion grecesc.

Cheul militar este pustiu. Șalupa de patrulare intră în port.

Iluziile de azi-noapte s-aiu spulberat. Singura bucurie, poșta.

Deocamdată stau la pupa și devorez peisajul. Muntele ţâșnit din coasta cu păduri de un verde fraged, dulce și îmbătător, palmierii uriași din oraș, apoi terasele săpate în coasta muntelui pe care sunt aruncate niște case liliput colorate viu în verde vegetal, ori în albastru, ori în portocaliu. Iau binoclul și-mi dau seama că acolo sus, dincolo de orașul vechi, cenușiu, dincolo de cele câteva blocuri ale orașului nou, se ridică cel dintâi bidonvil pe care-l văd. Poteci de picior. Case din scânduri. Adăposturi din tablă ondulată. Între ele văi adânci, râpoase, pline cu resturi menajere, hârtii. Ambalaje. Comandantul marșului îmi spune că n-ar fi rău să arborez „ţinuta de ceremonie". Scot frumoasa mea redingotă albă și mă harnașez în alb pentru un scop indecis. Cald. Îngrozitor de cald.

Noroc că babordul este spre acvatoriu și munte. Lăsăm hubloul deschis. Plus ventilatorul, parcă se mai poate trăi. Este uimitor cum dintr-odată pot să dispară și cei ai bordului și cei de la ambasadă. Îl caut pe consul să-i spun de pașaport.

Îl caut și găsesc pe corespondentul de presă. Vreau să știu esenţialul despre Venezuela. Îl rog să-mi furnizeze material documentar, să zică ceva. Omul este eliptic și dispare ca și când. Sătul de atâţia scriitori români care-l pisează zilnic, găsește liniștea dând bir cu fugiţii. Desigur vine agentul, secundul împarte corespondenţa și, ca și la Las Palmas, nu am nimic. Cade cerul pe mine. Fabulez la temperaturi înalte. Nu sunt singurul lividoid de pe navă. Cineva dintre ofiţerii tineri, ofensat până-n rărunchi ca și mine, hotărăște să facă investigaţii la poșta din localitate. Fericiţii râd cu gura la urechi.

Pișta a dispărut. El era cel sortit să mă pună în legătură cu cei de la ambasadă. 09.26. Sosește la bord ambasadorul României în Venezuela. Este primit cu onorurile care se cuvin reprezentantului Șefului Statului și al ţării. Se ridică la

arborele centru marea distinctivă. Marșul de întâmpinare. Gardă care dă onorul. Îmi zic că am așteptat 35 de zile, mai pot aștepta și 35 de minute. Pișta se câcâie. Am senzaţia că celor de la bord le este teamă să spună că exist, dar mai ales le este teamă să spună că am „probleme”. Fierb. Bill are o scrisoare. Îi las cabina să și-o citească în liniște. Refabulez. Ce înseamnă acel… „și familia” din radiograma prietenilor mei?

De ce nicio radiogramă? Ce s-a putut întâmpla acasă atât de grav încît nimeni nu-mi dă niciun semn de viaţă?! Am o dispoziţie tocmai bună de fapte mari. Mă aerisesc pe dunetă.

La o dană vecină este acostat un cargo iugoslav *Admirai Zmajevic.* Atât pasagerul grecesc, cât și cargoul iugoslav îmi dau senzaţia intimă a unei comunităţi vecine și familiale. Gata.

Am răbdat destul. Mă dezechipez, adopt ţinuta de bord și intru în cabina secretarului de partid unde-l găsesc pe ambasadorul nostru în Venezuela, pe consul și pe cei ai bordului, comandanţii fiind plecaţi să facă vizitele protocolare. Scund, prezent, informat, ambasadorul Petrache Dănilă ne face o prezentare largă a Venezuelei, a moravurilor și cotidianului. Îi expun doleanţele, spre jena fâstâcită a celor de la bord: un aparat de filmat, ori cineva care posedă un aparat de filmat să tragă câteva casete, sau să ni-l împrumute pe timpul esca lei. Material documentar despre Venezuela. Pașaport pentru plecarea de la New-York. Răspunsul: aparat de filmat nu are nimeni la ambasadă (pe 16 mm pelicula Televiziunii). Material documentar cât vreau, îmi stă la dispoziţie la ambasadă. Pașaportul? Consulul spune că este greu. Ambasadorul că este posibil și nimic nu trebuie exagerat. Se poate face aici, în două săptămâni, dacă vreau să plec din Venezuela. Nici gând.

Atunci va remite actele mele ambasadei din New-York. Deci, acte dar mai întâi de toate fotografiile de rigoare și asta foarte urgent, dacă se poate astăzi. Amabil, mă invită la cocktail, la ambasadă, sâmbătă, adică mâine. Mă felicită pentru premiu.

Aduc cele patru volume, discuţia se întoarce acolo unde am întrerupt-o, apoi se face ora când sosesc comandanţii și autorităţile locului le întorc vizita, echipajul navei fiind la cazărmi și cabine, doar garda la puntea centru, sub arme.

Cum marea majoritate a echipajului n-a primit scrisori, îl asasinez pe secund și așa amorsat de o mie de nimicuri sau lucruri esenţiale care-i revin de drept, sau prin acumulări fortuite. Se trimite o recunoaștere la poșta orașului. 11.50. Sosesc la bord cu ceremonialul de rigoare contraamiralul Julio C. Fernando Fossi, directorul școlii navale, prefectul districtului, că pitanul portului, șeful relaţiilor cu publicul al școlii navale C. C. Alejandro Lopez Hernandez, ofiţerul de legătură T. F. Domingo Suarez Pieters și Juan Feo Lara ofiţerul care dă salutul de bun venit și despărţire. Insist, pentru că mai târziu îmi vor fi date „Fuerzas Armadas de Venezuela 1 organ al Ministerului Apărării, o revistă se pare trimestrială, trasă în 18.000 de exemplare cu o notă pe prima pagină închisă într-o casetă, care spune că ideile expuse în articole sunt opiniile autorilor și sub nicio formă ele nu constituie doctrina Ministerului Apărării și o carte semnată de locotenent-colonelul Luis

Antonio Betancourt Infante (în 1959 – 1963 președintele Venezuelei a fost Romulo Betancourt) intitulată „Las Relaciones Publicas y Las Fuerzas Armadas”, revistă și carte care desenează un contur foarte distinct al rolului Forţelor Armate, fixat prin Constituţie, în structura statului, a vieţii sociale și politice. Se adaugă TN (probabil locotenent de marină – tenente navio) Fredy Delcado, ofiţer aghiotant al comandantului superior al marșului pentru prima zi și TN Juan Leoni Flores, comandantul navei gazdă *Amfitrion.* De obicei pe lângă oficialităţile române și cele ale marinei gazdă, comandantul marșului invită la dejunul oficial, ofiţeri tineri din echipaj. Exact la orele 14.00 invitaţii venezueleni părăsesc bordul. După ei la trei minute pleacă ambasadorul. La 14.20 pleacă rangul 2 Pană cu 42 de elevi în ţinută albă să depună o coroană de flori la statuia lui Simon Bolivar din Caracas. 15.45. Pleacă cele dinţâi grupe de învoiţi. Între timp aflu că sunt scrisori la poștă, poșta nu le-a predat lui *Harbour Master* și că mâine s-ar părea că poșta nu lucrează. Deci vești numai luni. Hotărăsc să dau un telefon. Pentru bugetul meu o avere, dar trebuie.

Hotărârea luată, mă liniștesc. O comunic și toată lumea așteaptă convorbirea ca pe un rezultat sportiv, decisiv. Aflu între timp că a avut loc o evadare spectaculoasă din penitenciarul central din Caracas, unde deţinuţii în cauză au săpat o galerie lungă de 60 m pe sub una din Avenidele centrale, au debușat exact într-o casă în care în aceeași clipă au intrat oameni înarmaţi care i-au fixat pe locatari și urcat în mașini pe evadaţi. Că răpirile sunt la modă și fac ravagii: a fost răpit în aceste zile un trusman american director al unui trust americano-venezuelean, directorul unei trupe de operă, prima dona și regizorul înainte de începerea spectacolului, proprietari de ranchos, că răpirile de pietoni se fac cu motociclete puternice în plină stradă, că există echipe de guerilleros în munţi și selva, deci lucruri cu totul palpitante și nemonotone.

Căldură de iad mixată cu odoarea eșapamentelor. Demarez cu don Grig. Cheul pustiu și în lucru. Santinela de rigoare cu o pușcă automată. Încărcătorul pus. Purtând cască albă din plastic. În dreapta un depozit uriaș în aer liber. În stingă străduţa debușează într-o piaţetă în mijlocul căreia se ridică hala.

Văd din fugă maldărele de banane, coșurile cu mango și parcă tomate, mă orientez cu ajutorul trecătorilor, sunt metiși, negri, albi și ajung la telefoane. Aer condiţionat. Venit din iadul de afară, parcă am intrat într-o gheţărie. Lume multă. Negrese cu copiii în braţe, un tip de bărbat al locului, pilos cu favoriţi mari, voinic, purtând inele, brunet-tuciuriu, îmbrăcat cu cămăși cadrilate, ori cu tot felul de modele imprimate, telefonistele se întreţin între ele, sunt de toate culorile și dimensiunile, se vorbește numai spaniola, o spaniolă parcă vocalizată și muzicală, cântată ușor și insinuant, aștept cu sufletul la gură, este un risc să chem Grădiștea-România, cine-mi garantează că ai mei sunt acasă, fac socoteala rapid, trebuie să fie acasă, este ora 20,30 la noi, telefonista cere Caracas-internacional și consultă un catalog să vadă dacă România este în adevăr în Europa, cum i-am sugerat eu. După un ceas de aș teptare, îmi spune surâzând că operatoarea din București doarme probabil la ora asta, pentru că… nu răspunde Bucureștiul. România nu

răspunde. Îmi vine s-o sugrum, ea râde și-mi spune graţios să vin mâine de dimineaţă. Insist dar este zadarnic. Probabil este ora cea mai aglomerată a cablului submarin-transoceanic. Ambasadorul nostru mi-a spus că sunt stabiliţi în Venezuela peste 2.000 de cetăţeni din România, majoritatea evrei, unii plecaţi dinaintea războiului, destul de puţini după război și transfugi sosiţi aici de doi trei ani. Unde naiba găsesc măcar unul să-mi facă rost de un aparat de filmat. Când ies de la aerul condiţionat în stradă, simt cum îmi iau foc plămânii. Blestem poștele și telefoanele internaţionale și caut un magazin cu aparate optice. Îl găsesc pe strada paralelă cu coasta. Nu văd orașul, nu văd palmierii, sunt negru de grijă, știu că tensiunea ultimelor săptămâni de navigaţie îmi joacă festa, mă stăpânesc și găsesc că 380 de dolari pentru un aparat de filmat mediocru este prea mult din toate punctele de vedere. Văzându-mă străin vânzătoarea scoate un tabel și convertește toate preţurile din bolivari, moneda naţională, în dolari, mânuind cu dexteritate un calculator. Cum din patriotism și spirit ascetic nu am dolari, renunţ, lăsând-o să creadă că sunt în căutarea unui aparat mult mai complex, fiind dispus să-l achiziţionez la orice preţ. Asta face impresie și mie îmi trece năduful. Pe stradă simt că mă sufoc. Virez spre centrul orașului vechi. Scrisorile le pun la Corr*eos mâi*ne, după ce voi primi poșta din ţară și voi vorbi la telefon. Acum deschid ochii. Probabil nu voi mai veni curând la La Guaira.

Orașul vechi cu iz hispanic, străzi înguste, case cu un etaj și tencuiala coșcovită. O piaţetă în mijlocul căreia se află biserica în stil colonial, cu pereţii de un alb pur și cast, cu primăria și poliţia pe aproape. Totul în pantă, totul îndesat cu automobile ciclopice, niciunul cu motorul sub 100 de cai putere, monștri printre care te strecori cu picioarele tremurânde, mereu tentate să facă faţă ruliului, cu talpa nesigură și șovăielnică mereu pusă pe lungime să restabilească priza cu puntea care-ţi fuge de sub picioare, cu o senzaţie de rahitism în toate articulaţiile, gata să te sufoci cu produsele eșapamentelor, după 34 de zile de aerosoli, apoi palmierii superbi, apoi magazinele deversate în stradă, mai ales cele de legume și fructe, și lumea. Multă, care nu se grăbește nicăieri. Metise ciudate, cu aer straniu, învăluite în odorile și mai stranii ale străzii. De gunoi și coji vegetale în putrefacţie, de vanilie ori cacao, de pește și catran, apoi de hortilia și amapola, flori naţionale, apoi o vagă odoare de voluptate carnală, negresele au mersul legănător și insinuant, apoi un fotograf într-un demisol cvasi insalubru, cu miros de tencuială râncedă, pe care-l somez să-mi facă pozele necesare pașaportului. Omul mă privește curios și aștept să cheme poliţia. Un străin fără pașaport.

Venezuela nu are grăniceri și graniţă propriu-zisă cu Brazilia, unde domnește doar selva și mlaștina, unde pitonii, boa și anaconda sunt stăpâni absoluţi, dar oricum, chiar așa fără pașaport!? Omul mă pozează cu ultima descoperire în materie foto, un Polaroid, dezlipește pelicula de pe hârtie și contra 8 bolivari îmi remite fotografiile. Sunt gata să fac scandal. Cine dracu este tipul ascetoid, asimetric, cu trăsăturile căzute, semănând cu slăbănogul din Capernaum? Este o mistificare.

Mutra asta leșinată s-o fi bărbierit în fiecare dimineaţă cu tot zelul de rigoare?

Imposibil. Am să-i fac guler aparatul ăsta mincinos și stupid. Până la urmă trebuie să recunosc că portretul îmi aparţine chit că-mi place, chit că nu-mi place și hotărăsc să mi-l plimb prin La Guaira până la ora de sfârșit a învoirii. Descopăr un *Correos* vârât pe o stradă abruptă și îngustă, cu case joase, un parc funerar, cu cripta în care este divinizat Iisus, ori divinizată Fecioara, ambii întrupaţi în statui de ipsos colorate violent, caut un muzeu și nu-l găsesc, mă izbesc de munte și aluviunile lui de gunoaie și resturi menajere, încerc o escapadă în bidonvil, apar mutre suspecte, nu prea am eu figură de trusman, ori de director de operă, tipii au însă mutre de pești și apași, așa că mă retrag înainte de a fi „răpit". Mâi amuz la gândul că aș fi răpit și s-ar cere un preţ de răscumpărare ardeiat, așa, din umor negru. Probabil la data fixată aș fi rambursat în stare congelată, ori, mai rău, aș fi trimis să lucrez în cine știe ce ranchos, ori plantaţie clan destină unde cresc plante din care se extrag droguri. Cum nu-mi surâde niciuna din variante, cobor rapid, însă demn, revin la navă și navigatorul cu doctorul mă anunţă că este un vraf de scrisori la poștă. Suciu le-a văzut, am și eu un plic, dar nu ne vor fi date decât mâine, când se vor face formele și va veni ofiţerul de legătură să le ia. Ca să nu sar peste bord, trec și-mi spăl șortul, îl frec de-i vine rău, îmi spăl tricoul „Marinei" și-l somez pe Bill să-mi împrumute 40 de bolivari pentru telefonul de mâine, restituindu-i suma în dolari, acolo unde va vrea. Acceptat cu plăcere. Apoi noaptea tropicală și agonică. Mâine.

Sâmbătă 1 mai. Este întâia oară când în Venezuela se sărbătorește 1 Mai. Sunt pe punte înainte de a se suna deșteptarea. Meciul meu cu telefoanele internaţionale pasionează.

Am o discuţie cu Folai pe teme de parapsihologic. I-am spus și pe Ocean, îi spun și acum că acasă s-a întâmplat ceva de ordinul definitivului. Că între mine și Stela funcţionează un flux telepatic, care ne face să exprimăm când eu gândurile ei, când viceversa, cu exactitudine de cuvânt. Investigăm puţintel acest domeniu al suprasensibilului, el este sceptic ca un chirurg ce se află, eu sunt mai larg ca unul care m-am ocupat câţiva ani de acest domeniu atâta vreme tabu și care l-am confruntat cu o experienţă strânsă și exactă. După apelul de dimineaţă aflu programul zilei și comandantul marșului îmi urează succes. 07.15. Căldură de iad. Îmi calculez în așa fel escapada, încât soneria telefonului de la Grădiștea să ţârâie la ora 13.00, ora mesei, când ai mei se adună de prin grădină și de la Argeș. Acasă e sărbătoare, lunca a izbucnit în primăvara ei de clorofilă și polen, s-au pornit albinele și… între rup fluxul. Mă concentrez încercând să-i transmit Stelei un mesaj mental. La telefoane doar o pereche de metiși și telefonista de serviciu. Până la 07.50 stau într-o tensiune epuizantă. Mă invită la cabină. Toate operaţiunile premergătoare sunt făcute pentru că în clipa când ridic receptorul o aud perfect pe soţia mea și ca un fundal sonor glasurile copiilor care probabil se îndesau lângă telefon. Își găsește greu cuvintele.

Îmi spune că în clipa aceea s-a întors de la Argeș. Convorbire criptică în sensul că rostim cuvintele pe jumătate, ori pe sfert, ori sărim peste ele. Aflu că mătușa

mea Eugenia, pe care o îngrijeam noi, a murit în 12 aprilie. O rog să-mi trimită în Cuba un aparat de filmat și să vadă de pașaport și avion, astfel ca între 5 și 7 iulie să pot decola de la New-York, *Mircea* plecând de la New-York în ziua de 8 iulie dimineaţa. Copiii sunt bine. Bunicii sunt bine. Toate sunt la locul lor. Da! Noi am trecut Oceanul cu bine… Telefonista ridică trei degete, în semn că cele trei minute au trecut. Aud glasul telefonistei de la inte*r nacional, un* cuvânt frânt al celei de acasă și gata. Simt material cum mi se ia o piatră de pe inimă. Dau cei 53 de bolivari și ies în topitoria de afară, luând-o la trap spre navă.

Piaţa de fructe geme. Intru în hală. De fapt o hală de pește cu specii nemaivăzute, de dimensiuni impresionante, majoritatea de la o jumătate de metru în sus, până la un metru și jumătate. Pești cu solzii sidefii ori roșii, ori albăstrii, ori albi, ori verzi albăstrui, de forme ciudate, apoi coșuri cu languste, cu tot felul de crustacee, midii și stridii, un fel de crabi care stau în coșuri de nuiele pe frunze de palmier, ori în butoaie, pești care se despică pe loc cu machetele, se tranșează, ori pur și simplu se încarcă pe spinarea cumpărătorului. O nebunie în care negustorii își laudă marfa, cumpărătorii aleg, machetele spintecă, solzii zboară, sângele curge pe tarabe și mirosul de pește zace greu, intrându-ţi în pori. O liniște adâncă s-a făcut în mine. Stela a spus că mi-a dat trei radiograme și în Venezuela a trimis șase scrisori. Că alte patru pleacă spre Columbia mâine. Că va protesta la Navrom și poștă. Banii, și nu puţini, au fost încasaţi cu onor și radiogramele nicăieri.

Ajung la navă gâfâind și lac de apă. Băieţii stau ciucure. Mă așteaptă. Îi văd făcându-mi semne. Abia mă stăpânesc. Îmi menţin greu un aer cât de cât bărbătesc. O mie de întrebări:

— Cum este acasă? — ce se-ntâmplă acasă? — ce vești de acasă?… ce fac copiii? cum s-a auzit? cât a costat? în cât timp mi-a dat legătura? Dumnezeule n-am crezut niciodată că am atâţia prieteni. Atâţia fraţi! Comandantul marșului este și el pe dunetă. — Aţi vorbit? Ce este acasă?! După ce ne liniștim, îl iau pe Folai de-o parte. Îi spun de moartea Eugeniei. Folai ia poziţia „rușinează-te”. Sâni mulţi dintre noi care n-au primit scrisori în Las Palmas. Se pare că nu au nici aici. Le spun să nu se neliniștească. Iată ce-am păţit cu radiogramele. Iată ce-am păţit cu scrisorile. Din șase, mi-a venit una singură și aceea nu se poate ridica decât luni. O parte din ofiţeri cu elevii au plecat la Școala navală. Sunt invitaţii acesteia, vor juca baschet cu reprezentativa cadeţilor venezueleni.

Formăm pe loc o echipă cu nelipsitul don Grig, Bore, inginerul meteo, Bobi Geanoglu și sibilinul ofiţer cu transmisiunile, locotenentul major Damaschin. Obiectiv: Caracas. Mă harnașez cu aparatele foto și indigestul meu carnet de note.

Mircea rămâne la cheu cu personalul de serviciu, cu catargele proiectate pe fundalul cu Cordillera și mare caraibă. Nu pot spune că nu m-am revitalizat. Mă stăpânesc să nu fac notă discordantă! Conduc grupul în hală. Este un spectacol care nu poate fi pierdut. Bobi investighează mijloacele de locomoţie. Găsește două taximetre „Chevrolet”, uriașe, venite cu pasageri de la Caracas, care pentru 5 bolivari de caschetă ne duc până în centrul capitalei. Mașinile sunt decapotabile. Căldura ne lichefiază. Aflăm în vreme ce șoferul face alimentarea, că un galon de

benzină este mai ieftin decât unul de apă potabilă (știam ca Venezuela este a doua exportatoare de petrol din lume) că transportul rutier este preponderent, apoi demarăm (avem un motor de 150 cai putere) și șoferul ne demonstrează cam cum se conduce pe autopista La Guaira

Caracas. Decolează un *Concorde.* Spectacol magnific. Avionul are în ţinută și desen ceva de carte știinţifico-fantastică. În dreapta marea, în stânga muntele. Între autopistă și mare, se roportul internaţional. Nu vedem decât partea superioară a aerogării și ampenajele avioanelor. Dincolo de aeroport auto pista virează direct spre sud. Părăsim marea. Șoferul gonește cu 100 de mile pe vitezometru. Autopista are trei benzi. Munţi în dreapta și stânga. Roșietici, acoperiţi cu subarboret pălit.

Se pare că sezonul ploilor n-a intrat încă în drepturi. Pe marginea autopistei sunt plantaţi pomi decorativi, umbreliferi cu flori ciudate mari și de un roșu carnal, pomi pe care-i vom vedea în toate ţările Americii latine. Zăduf. Căldură zăcută între munţi. Autopista geme de automobile-monștri, care gonesc nebunește. Străbatem două tunele rutiere, fiecare lung de câţiva kilometri iluminate puternic. Lucrări absolut ciclopice. Urcăm șerpuitor după ce lăsăm în urmă spinarea înaltă a Cordellerei de la Costa. Debușăm pe un fel de platformă etajată între munţi giganţi. Este un continent care impune prin gigantism. Am o senzaţie stranie care se naște din raportarea la aceste forme de teren croite în planuri imense. Am străbătut Alpii, am poposit la poalele Pamirului, am văzut muntele Ararat cu zăpezile lui diamantine, dar nicăieri n-am întâlnit spaţii atât de vaste înscrise în forme gigantice ca aici.

Urcăm spre Caracas. Și dintr-odată, în stingă, bidonvilul. Dealuri întregi acoperite de cocioabele acelea colorate, alcătuite din cele mai neașteptate materiale de construcţie, de la scândura la tabla ondulată, de la un planșeu pe piloţi care suportă o zidărie dintr-o cărămidă zidită pe muchie, la același sistem pe piloţi de lemn și construcţia din paiantă. Străzi abrupte, unele asfaltate se încolăcesc pe muchiile acelea, urmează curbele de nivel, apoi sunt poteci de picior din pământ roșu bătut care leagă casele, de asfalt, sunt stâlpi pentru conductorii electrici, sunt case-cocini. Sunt case-grajd (ca arhitectură) apoi sunt grupuri de case tip. Din zid, niște construcţii înguste și înalte, iarăși case-colibe și de pe o muchie se vede întreaga terasă a Caracasului, un oraș risipit pe coline, blocuri gigant, industrii spre periferie, văi pe care curge betonul luciu al autopistelor, biserici albe, parcă din cretă și de jur împrejur, cât vezi cu ochii, risipite pe muchii și coaste abrupte, bidonvilurile pentru că sunt multe, distincte și vopsesc orizontul în culori vii și optimiste. Aceleași aluviuni imense de resturi menajere pe văi. Fum industrial. Zăpușeală grea, lipicioasă.

Sunt în alertă și stenografiez în carnetul de note tot ce văd, de-a valma, rămânând să-mi organizez observaţiile la noapte. În cabină. Autopista face o buclă pronunţată spre vest, apoi coboară în oraș printre cartierele *Alta Vista* în stingă și *La Cortada* în dreapta. Case de periferie agăţate pe ghebele dealurilor. Autopista se ramifică. O bretelă coboară în *Avenida Sacre.* Pista principală se transformă într-un viaduct, trece peste o vale largă, apoi ţine spre sud-vest, intră într-un tunel,

desigur și el gigant *Turtei de la Planicie* și iese în partea sudică a orașului, transformându-se în *autopista del Văile* și jos în autopista Caracas-Valencia. Deocamdată rulăm în alură pe *Avenida Sacre.* Șoferii venezueleni nu prea ţin cont de semafoarele electrice. Îmbulzeală de mașini care trec cu nonșalanţă de pe o bandă pe alta. Își freacă aripile, semnalizează târziu sau nu semnalizează. Un agent de circulaţie din bravul nostru București ar face stop cardiac. Agenţii de circulaţie de aici, în gris-fer, caschete cu cozoroc alb. Pistoale zdravene care seamănă a Colt 46, dirijează puhoiul motorizat fără să dea atenţie prea mare la ceea ce se întâmplă în jurul lor. Patrule militare, cu casca din plastic alb. Soare de plumb. Revista *„Fuerzas Armadas”* pe care-o am este dedicată mareșalului Antonio José de Sucre, învingătorul de la Ayacucho. Simon Bolivar, supranumit aici *el Libertador,* spune că Ayacucho este pentru America latină ceea ce Waterloo a fost pentru Europa.

Se pare că după Ayacucho puterea Spaniei în America de sud s-a prăbușit. De fapt este bătălia pentru libertatea statului Peru, întreprinsă de *Ejercito Libertador.* Armata de eliberare latino-americană împotriva armatei regale spaniole. Lăsăm în stânga cartierele *Ruperto Lucio. Barrio Obrero, Lidice* și în dreapta o zonă industrială după care vine un spaţiu, verde, desigur imens, *23 de Enero.* Ieșim din *Avenida Sucre.* Vedem biserici catolice în stil colonial, albe, blocuri paralelipipedice din beton și sticlă, case vechi, cenușii; pe trotuare, în rigole și pe stradă mormane de cutii de Coca-Cola, pungi din plastic, pahare de îngheţată din același material, ca și când strada ar fi sortită să suporte tot ceea ce incomodează pe pieton. O afluenţă deosebită de automobile ale poliţiei, un fel de transportoare cu aparatură radio complexă, căștile poliţiștilor aranjate la spate, ei cu puști mitraliere, pistoale mitraliere, motociclete ultra cu aparatură de radio, patrule și lume. Puhoi. Metiși, albi, negri, indios. Se râde. Se strigă. Este 1 Mai.

Șoferul ne lasă la poala unei coline abrupte, înalte, transformată în piedestal pentru statuia unui general bineînţeles. Se pare că aici există un cult al generalilor. Escaladăm treptele care îmbracă o bună parte din colină, urcând aproape pe verticală. Deasupra palmieri, arbori ornamentali și o perspectivă largă asupra orașului. Ne pozăm la picioarele soclului. Generalul rezemat în spadă privește încruntat într-o istorie zbuciumată. Pe o placă de bronz scrie:

„LA NACION VENEZOLANA
AL ILUSTRE PROCER GENERAL EN JEFE
JOSE FRANCISCO BERMUDEZ”.
1782 – 1831

Și aici sus sunt aranjate niște rezerve mobile ale poliţiei. Din nou automate, bastoane și la mașini, între parbrizul din spate și canapea, locașuri speciale pentru căști. Mâncăm îngheţată și plecăm să descoperim statuia lui Bolivar, eroul Americii la tine. Bănuiesc că ne aflăm pe *Monte Pledad* în apropierea Ministerului Apărării. Vedem *Cvartet Miraflores,* aici este cert inima vechiului oraș întemeiat de Diego de

Losado în 1567 pe locul unui sat al indienilor caracas. Atunci se numea Santiago de Leon de los Caracas. Suntem alertaţi de mulţimea care se tălăzuiește spre *Avenida Bolivar.* Când văd uniforma ofiţerilor români, poliţistul și soldatul care dirijează circulaţia opresc curtenitori fluxul pe patru piste până când trecem *Ave*nida lată de 100 de metri. Lume multă pe trotuare. Niciun fel de circulaţie pe bulevard. Se așteaptă ceva și acel ceva trebuie să se lege într-un fel de sărbătoare de astăzi. Ni s-a spus că este cel dintâi 1 Mai sărbătorit oficial. Iată că din josul bulevardului apare un ofiţer de poliţie în verde. O linie de poliţiști pe motociclete. Apoi o mașină cu difuzoare. Un negru strigă lozinci. Și manifestaţia. Unde este aparatul de filmat? Un document singular, ratat dintr-o prostie administrativă. Grupuri de muncitori și muncitoare de la diferite întreprinderi, poartă șepci pe care scrie ceva cu 1 Mai, tricouri cu 1 Mai, unii duc drapelul Venezuelei lat cât toată *Avenida Bolivar,* rumoarea unei mulţimi și ea uriașă, agitaţie, lozinci, apoi o fanfară condusă de două negrese cu exces de gestică, apar mii și mii de sombrerouri, fotografiem și ne dezlipim de coloană intrând în vechiul centru administrativ al orașului. Străzi înguste. Clădiri masive, cu portaluri din piatră cioplită. Se aud lozincile strigate de agitatori în megafoanele electrice. Capitoliul. Clădire rectangulară sprijinită pe pilaștrii albi cu capitelurile aurite. *Patio* în interior cu havuzul la mijloc, cu palmieri și hortilia, cu trandafirino și amapola, cu o liniște gravă și hieratică. Străzile sunt și ele grave și hieratice, lăsând să se vadă istoria și cerul din care se decupează *La Torre* și panașul stelat al palmierilor din *Piazza Bolivar.*

Statuia ecvestră a lui Bolivar în centru, un chip de bărbat inteligent și energic (popas pentru porumbei și lumina misterioasă trecută prin filtrul vegetal), așezată într-un prea frumos parc rectangular dominat din trei părţi de edificii guvernamentale masive și de catedrala albă în stil colonial, adunând forţele directoare ale trecutului: armata, biserica, administraţia. Stăm sub palmieri și sub platani uriași într-o odihnă plină de reculegere. Călcăm pe lespezi de marmoră, lu mina este plină de mister, meditativă, filtrul de clorofilă este undeva sus la câteva zeci de metri și sub cupola vegetală se întâmplă un miracol, o metamorfoză a luminii tropicale, de venită aici spaţiu în sine, muzică și rugăciune. Migrăm pe străzi aproape pustii spre *Avenida Urdaneta.* Un cinemato graf prezintă un film cu Rechinul ucigaș sau cam așa ceva și nu este singurul film în care *el Tiburon,* rechinul, joacă rolul principal. Suntem doar la Marea Caraibilor unde stăpân absolut este rechinul. Un film sexy, ori chiar porno la care n-au acces copiii și tinerii sub 16 ani, apoi vitrinele magazinelor se specializează și rafinează, urcând spre preţuri accesibile celor care numai din despăgubirile date de stat pentru naţionalizarea petrolului, încasează lunar 120.000 dolari. Costume din piele de cerb, rochii somptuoase începând de la 300 de bolivari, pantofi din piele de boa, ori de caiman, solzoasă, aur lucrat în inele și coliere, un scuar flancat de o cascadă care, și ea rectangulară, ţâșnește de sub asfaltul *Avenidei Urdaneta.*

Poposim și ne spălăm obrajii în havuz. Aerul arde în vâlvătăi.

Câteva perechi de îndrăgostiţi. Un grup statuar din lemn, înfăţișând trei graţii venezuelene într-o unduioasă și gingașă mișcare plină de graţie voluptuoasă,

semnat Andreas Eloy Blanca.

Din nou la drum pe *Avenida Urdaneta.* Superbe sculpturi în lemn; măști, un artizanat rafinat, agenţiile marilor companii aeriene, bijuterii somptuoase, cinematografe, iarăși bijuterii, iarăși magazine cu mobilier greu, sculptat în lemn, cu porţe lanuri irizate, cu lampadare menite să strălucească în palate, o luxurie a luxului, o somptuozitate a milioanelor și printre blocuri, în fundal, bidon vil urile verzi și albastre și valurile de aer fierbinte care ne incendiază plămânii. Intrăm într-o *cafeteria* și bem Pepsi la gheaţă din cutia lui metalică. Trecem pe *Avenida Fuerzas Armadas,* perpendiculară pe *Urdaneta,* de fapt bulevardul este pe piloni, suprapus *Urdanetei* după modelul marilor metropole și coborâm din nou spre *Avenida Bolivar,* până la biserica *Corazon de Jesus.* Plonjăm în cel mai inimaginabil spectacol. Manifestează echipele folclorice. Că dem pe o echipă neagră. Negrese statuare, mai mult goale, decorate cu pene multicolore, brăţări și coliere dansează o sambă, ori altceva, într-un ritm diavolesc, care ne scoate din amorţire. Toată *Avenida Bolivar* geme sub ritmuri. Este o nebunie de culori, o splendidă etalare de trupuri unduioase care mimează dragostea, pozez și tembelul de aparat se blochează, ritmuri și iarăși ritmuri, tobele au turbat, urmează o echipă artistică îmbrăcată în costume venezuelene de epocă, strălu citoare, pline de broderii, alte tobe, alte tamburine, din nou ritmuri ameţitoare, trec echipe de indios cu chipuri enigmatice amintind civilizaţii dispărute, bărbaţii sunt scunzi și laţi în spate, cu trăsăturile subliniate de riduri, poartă cămăși brodate în culori vii, brâie, cizme de piele, ori sandale, au părul lung prins în curelușe lucrate migălos care le strâng frunţile, apoi începe defilarea fermierilor. Tractoare de toate formele și dimensiunile, mașini agricole cu întrebuinţări complexe, totul condus de bărbaţi și femei de o frumuseţe neîntilnită. Femeile și copiii aparţin parcă unei rase zeiești. Sombrerouri albe, jiletci roșii, cămăși albe, zgomotul motoarelor, un fel de carnaval motomecanizat apoi iarăși ritmurile care ne furnică prin trup și dorinţa de a ne contopi cu toată această masă unduitoare, în frenezia dansului (intuiesc exact cât de aproape este această frenezie colectivă de orgiac și mă transfer în acele nopţi din Jamaica și Haiti, unde se mai practică dansul orgiac și sacrificiul uman) ne radicalizăm demnităţile, pozăm și după un ceas ajungem din nou în preajma statuii generalului Bermudez, fără ca negresele seminude să-și fi încetat dansul, ritmul și armonia lui insinuantă. Sunt frumoase, au pielea de abanos luciu, coapse lungi și feline, dantura le strălucește feroce și noi constatăm înţelept că la condiţia demnităţii monahale căreia ne-am dedicat, i-ar corespunde mai fericit un muzeu! Lenţii majori mormăie, mormăie și cei mai mari în grad decât ei, dar propunerea este acceptată în unanimitate și din nou ne desprindem de coloană lăsând-o să se dizolve în ritmul îndrăcit al tobelor și plecăm să descoperim un muzeu pe raza autonomiei noastre de mers pedestru.

Ne întoarcem la statuia lui Bolivar, ca la punctul principal de reper. Cineva ne spune că muzeul municipal este… peste drum. Un paznic galonat ne conduce prin pati*o, la* muzeu, descoperindu-ne misterul acestor clădiri sudamericane, atât de pline de farmec și intimitate. Pali*o, am* mai spus, este o grădină interioară mărginită

de clădirea care are forma unei cetăţi, posedând într-unul din zidurile casei o poartă masivă din lemn întărit cu piroane, sau plăci de fier. Se trece pe sub o boltă (era pitoresc când treceau caleștile și cavalerii călări), sprijiniţi pe pilaștri, apoi se ajunge în *patio.* Havuz la mijloc, alei radiale care conduc la apartamente și dependinţe; ronduri cu flori, ori palmieri, ori și una și alta. Probabil că la femei bogăţia a ţinut loc știinţei de carte pentru că o doamnă stilată și mai vârstnică aflată în chip de ghid silabisește di ficil propriul pliant al muzeului. Desigur autorităţile venezuelene au dat dispoziţiile de rigoare, pentru că la vederea uni formelor ofiţerilor noștri, portarul casier n-a perceput nicio taxă și ne-a arătat o politeţe deosebită. De altfel există aici un cult al uniformei, o deferenţă publică care se simte în ori ce aglomerare de pietoni. Se pare că municipalitatea a cedat două aripi muzeului, păstrându-și restul clădirii pentru birouri. Lăsăm în urmă cele câteva obiecte arheologice și vizităm o foarte interesantă secţie de etnografie numită Gaspar Mareano. Organizatorii au recreat în plastilină tot ce ţine de viaţa, obiceiurile, costumele și uneltele oamenilor, așa că fie care vitrină ne dezvăluie ceva din adevărata Venezuelă. Pescarii din delta lui Orinoco, fermierii, păstorii înarmaţi cu *„la honda”* o praștie redutabilă, costume indigene, costume din secolele XVIII și XIX. Câteva arme spaniole, teribilele și eficacele machete, ţevile de suflat ale indigenilor din selva, viaţa și ocupaţiile sclavilor negri. Se ridică o cortină lăsându-ne imaginaţia să hoinărească în spaţii de legendă, cu o viaţă violentă și romanţioasă. Este acolo un fel de târg cu catâri și cabaleros, cu seniorite și sclavi, cu indios și filfizoni, un artist clar-văzător de geniu a modelat acolo toate viciile începând cu înfumurarea și văzând tipii aceia din plastilină, am înţeles de ce se poate juca Caragiale cu atâta succes în America la tină. Trecem printr-o secţie cu caricaturi, îmi reţine atenţia maliţia caricaturiștilor faţă de prostia înzorzonată, demagogie și venalitate, apoi intrăm într-o galerie climatizată, ce fericire, tapisată cu catifea albăstrie, unde sunt expuse operele pictorului venezuelean Emilio Boggio (1857 – 1920). Organizatorii expoziţiei, se pare una permanentă cu intenţia de a omagia un pictor naţional, au harul esenţialului. Au speculat în așa fel încăperile și coridoarele, au obturat lumina zilei și au plasat reflectoarele de așa manieră încât fiecare tablou își trăiește viaţa într-o intimitate care-i scoate în evidenţă toate calităţile. Un autoportret îmi arată un bătrân puternic și înţelept, împăcat cu lumea și arta lui, un om care știe ce vrea în echilibru cu sine însuși. Este evident Emilio Boggio, ca și Pissaro, crescuţi sub cerul fascinant al tropicelor și veniţi la Paris n-au putut deveni decât impresioniști. Din epoca pariziană a lui Boggio este acolo „A *la orilla del Oise”,* un ţărm al celebrului râu Oi. Se care conţine în el, pe lângă multele portrete de femei și copii, influenţele lui Renoir. Efecte de lumină filtrate prin coroanele arborilor, fascinante în peisajele venezuelene, stilul vaporos și vibrant, voluptuos când este vorba de modelele feminine preferate, apoi peisaje autohtone cu o lumină crudă și sensuală – vorbim în șoaptă, camarazii mei au sensul artisticului, sunt vădit impresionaţi și asta îmi dă o satisfacţie profundă și ireversibilă. La noi actul de cultură a devenit un bun naţional. După două luni de mare, ne regăsim în zonele eterate ale spiritului fără efort și fără poză. În *patio* găsim expoziţia unui contemporan: Eduardo Rumos.

Pastă groasă, în relief, o pictură violent realistă, protestatară fără echivoc, având subiect socialul: Munca de pe plantaţii, pescarii și indigenii din delta lui Orinoco, vigoare și sărăcie, totul într-o lumină incandescentă făcând parte din structura compoziţiei.

O distanţă uriașă în istorie de la pictura amiabilă, plină de farmec și poezie din galeriile cu aer condiţionat, împăcată cu opulenţa unei lumi care stăpânește și pictura expusă în *patio,* violentă și tragică, pictura unei lumi roasă de sărăcie, boli endemice, izolată în singurătăţile tragice ale unor spaţii care sunt încă în afara istoriei contemporane. Ne întoarcem la *Estacion* în speranţa găsirii unui mijloc de transport auto. Se pare că greșim. Mulţimile venite să asiste, ori să participe la manifestaţie sunt prezente la *Estacion* unde vin din clipă în clipă autobuze și microbuze cu destinaţii, altele decât La Guaira. Predomină cele care merg la *El Silencio.* Încercăm la alte câteva staţii din apropiere, fără nicio șansă. Foarte târziu o prea frumoasă *senorita* ne călăuzește la staţia pentru La Guaira, supraaglomerată și ea, sufocată de resturile pietonale (pungi, păhărele de îngheţată, coji de banane etc., etc.) și grupul se divizează în două: cei mai speriaţi iau un taxi metru. Cu lenţii majori și senorita luăm un microbuz aproape ticsit și desigur mai convenabil. Filăm autopista într-o căldură care ne lichefiază. Regăsim briza răcoroasă a mării și pe *Mircea* pregătit pentru vizita populaţiei. Lângă schelă sunt încrucișate trei rame de care este prinsă o bucată de pânză de velă unde sunt înscrise caracteristicile navei-școală. La puntea centru, lângă piciorul arborelui mare o masă acoperită cu o cuvertură de mătase unde se află pliante cu *Mircea,* pliante turistice din ţară și insigne. Elevii ghizi în ţinută de bord, cu tricou și beretă care conduc vizitatorii pe un traiect riguros: de la puntea centru prin tribord pe teugă, la prova, întoarcere prin bordul babord pe dunetă, la comandă, părăsirea navei prin tribord. Dușul de rigoare, diluviu de apă fierbinte și schimbarea impresiilor cu Bill care a participat la vizitarea Școlii navale. Entuziasm tropical. Lux epatant, săli uriașe de sport, piscine, pereţi de sticlă, mahon sculptat, fotografiile senoritelor care au obţinut titlul de *miss Escuela Naval,* con curs care se ţine anual, sala de bal, barurile unde cadeţii își primesc prietenele și familiile; vin la cabină și cei suferinzi de măsele entuziasmaţi de locotenenta medic stomatolog care i-a tămăduit prin intervenţii energice, e adevărat că am mâncat bătaie la basket cu 3 – 0 dar unde este condiţia fizică după două luni de viaţă la bord? Contraamiralul director al școlii are 36 de ani, ofiţerii și-au luat licenţele în Statele-unite, l-au văzut jucând pe Ilie Năstase și nu le place când trântește racheta pe teren, ori se răsfaţă; dar îi recunosc calităţile, contraamiralul a oferit două autobuze pentru o escapadă la Caracas, noi le-am refuzat, rămân la navă să-mi organizez în semnările, să le decriptez, totul este scris haotic și seara cinez cu Unchiul la salon. Suntem singurii sătui de umblat. La pun tea centru rulează *„Columna”.* A acostat lângă noi un iaht oceanic britanic. Doi bărbaţi, o tânără, au plecat din Anglia de doi ani, au navigat în Australia și acum mai vagabondează încă un an făcând cabotaj în lungul celor două Americi.

Duminică 2 mai. Autorităţile navale ne oferă o excursie pe litoralul caraib. Ne ambarcăm în două autobuze vopsite gris-fer. Cald. Trecem prin zona de depozite și oprim la comandamentul poliţiei navale de unde luăm garda care ne înso ţește. Ţinuta lor este de marină, în alb, cu bocanci, cască din plastic albă și pistoale mitralieră. Cu încărcătoarele puse. Băieţii se urcă în autobuze. Unul din M.P-ii noștri, botezat pe loc Georgică. Un brunet înalt și voinic, cu pistolul respectabil la centură, stă pe scară și văzând că are public, devine volubil.

Trecem prin La Guaira urmând litoralul spre Est, într-o alură care-mi amintește modalitatea de a conduce a șoferilor mari nei din Las Palmas. Între *Cordillera de la Costa* și marea Caraibilor este în general atâta loc cât a fost tăiat în stâncă pentru șosea. Cum coasta este plină de sinuozităţi, este firesc ca șoseaua să șerpuiască, urmându-i capriciile în curbe de toate unghiurile. Gonim ca apucaţi de diavoli și mă gândesc la catastrofe rutiere de câte ori aud pneurile ţiuind și simt caro seria urmând legile implacabile ale forţei centrifuge care încearcă s-o scoată de pe șasiu și s-o proiecteze în mare. În general coasta se întinde paralelă cu latitudinea, deci pe direcţia est-vest. Mergem spre Naiguata și Los Caracas-Chirimena, dincolo de care asfaltul se sfârșește și începe Cabo Codera extremitatea vestică a băii Barcelona. În dreapta, muntele. Abrupt. Acoperit cu subarboret și un soi de cactuși luminare. Tăiat de văi adânci, prăpăstioase care urcă spre interior, unele cu pâraie, rai pentru reptile și lighioane. În stânga, marea Caraibilor. Verzuie. Cu stânci care însoţesc litoralul pe o lăţime de câteva cabluri, șfichiultă de vânt și acoperită de spuma albă a berbecilor: se succed orășele de vacanţă cu hoteluri gigantice, plaje amenajate sub palmieri, locuri de parcare pe hec tare întregi înţesate de automobilele pornind de la 150 de C.P. până la cele de 350 C.P. Staţiuni de lux numai cu vile exotice înconjurate de palmieri, cocotieri și bananieri, cu arbuști decorativi sau arbori umbreliferi, un basm tropical modern, aurul negru metamorfozat în pergole acoperite cu iederă, în vile, în grădini de basm, în lux. Impresiile se rulează pe retină cu viteză, se suprapun, n-am vreme să le selectez și distilez. Litoralul se aglomerează, firmele fac reclamă peștilor fripţi, ori gătiţi, ori zecilor de sucuri naturale preparate pe loc și la iuţeală în mașinile de stors amplasate pe cărucioare unde inoxul și alămurile strălucesc, apoi motocicletele *Honda* care sunt conduse ca pe pistele de concurs, iarăși vile, iarăși hoteluri gigantice, iarăși mii de mașini, o opulenţă leneșă care se des fată aruncând tot ce-i prisosește pe jos, albi și metiși, negri și. Amerindieni; iar în afara localităţilor, pe porţiunea îngustă dintre asfalt și mare, corturi hăituite de vânt. Pescari cu lan sete. Apoi bărci de sport, cutere și yachturi, o lume care câștigă bani mulţi, în week-end, pentru că, pentru vacanţă este prea devreme. Punctul final. O staţiune a armatei. Barieră. Santinele cu pistoalele mitralieră sub braţ. Ofiţerul de legătură ne conduce în dormitorul gărzii unde cei care doresc să facă plajă și baie se pot dezbrăca. Desigur cu don Grig, însoţiţi de locotenentul major Damaschin tentăm o excursie în interior.

Scăpăm de sub vigilenţa lui Georgică și a M.P-eilor lui care se învârt pe lângă noi ocrotitor, gata de tras în ori ce figură suspectă care ar tenta o răpire și ne

hazardăm pe o curca de asfalt care pătrunde în munte în lungul unui râușor limpede în care localnicii se scaldă. Înaintăm câteva sute de metri printre boschete de bambuși și o pădure tropicală pe dreapta drumului, când zărim un arbore cu fructe între nuca de cocos și pepenele turchestan. Sub fructele acelea se agită o ghioagă și sub ghioagă zâmbește maistrul Călin tratat la *Escuela Naval* și vindecat de durerea de măsele care l-a chinuit toată traversada. Urcăm cu grupul de maiștri. Descoperim o potecă abruptă care se strecoară printr-o vegetaţie luxuriantă. Dacă e junglă, junglă să fie. Arbori ciudaţi, ierburi care ne depășesc în înălţime, mirosuri de turberculi putreziţi, tufe de bambus. Coborâm la pârâu și dăm de un stăvilar în spatele căruia este o cascadă în miniatură și un ochi de apă străvezie.

Vedem o staţiune în aval, câteva pavilioane sub aceeași vegetaţie luxuriantă și apreciem că ne putem scălda după placul inimii în… apă dulce. Apă de munte la 2 mai în Venezuela.

Într-o clipă suntem în apă. Ne bălăcim până în preajma orei fixate pentru plecare. Don Grig adună plante exotice pentru ierbarul băiatului. Cu Georgică pe scară interpelând senoritele și jucând un rol simpatic de amfitrion poznaș ne întoarcem la *Mircea* după o escală scurtă în staţiunea Naiguată. Palmieri, localuri, artizanat de serie, săli de jocuri, prăvălii cu fructe exotice, tot Caracasul este la mare și din nou filmul precipitat al întoarcerii în acest peisaj magnific cu mare și *Cordillera* cu vârfuri la peste 3000 de metri. Cu toată viteza și cu toate că ţinem ferestrele deschise, ne lichefiem la propriu. Ne ard plămânii. Ne deshidratăm transpirând. Am văzut aproape 40 km de coasta venezueleană la marea Caraibilor. Ajuns la navă aflu că la schelă stă de la 11.00 un fost maistru de marină, care și-a făcut practica la *Mircea,* fugit din ţară în 1946.

Că are 11 copii și a fost camarad de promoţie cu maistrul principal Năstase Neculai. Se pleacă la Caracas cu autobuzele. Renunţ. Vreau să stau de vorbă cu acest om. După masă este program de vizitarea navei. Sunt curios să văd ce lume vine.

Maistrul principal Năstase este îmbrăcat în ţinuta de oraș, tunică albă, impecabilă, bărbierit la sânge, rumen, ca întotdeauna echilibrat, economicos la vorbă și ponderat. Spuneam că aparţinem ca promoţie aceluiași an: 1945. Duce o sacoșă din plastic: o sticlă cu ţuică românească pentru Dionisie Cubici, omul de la schelă. Cobor la cheu și maistrul principal Năstase îi dă sticla, el pleacă la Caracas, eu rămân să cunosc povestea omului venit să îl vadă pe *Mircea.* Mă izbesc brusc de o lume uitată. Omul este dărâmat la propriu, cu riduri adânci, fără dantură, poartă un tricou cafeniu de o salubritate incertă, este neras, are ochii de un albastru apos și de la început ricanează adoptând o atitudine sfidătoare și arogantă.

Îl întreb dur dacă a văzut cum arată maistrul principal Năstase. Da! A văzut și a înţeles. Dar!… îmi înșiră toate sloganurile cretine ale unei propagande nici măcar inteligente, veche și ea de trei decenii. Îmi spun că răbdarea este mama înţelepciunii, că dacă aș fi avut răbdare la viaţa mea și n-aș fi sărit cu ghioaga când am întâlnit prostia și infatuarea, demagogia și minciuna, poltroneria și ranchiuna, ehehei băiatule îmi spunea Moș Dumnezeu, tata fie iertat; taie în carne vie,

băiatule, îmi spunea mama fie iertată, nu răbda nimic, ea era de o mândrie sălbatică, așa că aleg calea de mijloc între ceea ce mă sfătuia tata și ceea ce-mi poruncea mama și-l rabd pe Dionisie Cubici, să-mi explice în Venezuela, cum trăiesc eu în România.

Omul este înconjurat de cinci dintre cei unsprezece copii. Trei liceene și doi băieţi. Până la urmă venim la realitate. Mărturisește că este fotograf ambulant, specializat în poze de copii, că este cel mai sărac din colonia română și atunci se pliază în el însuși, ochelarii îi alunecă pe nas și omul redevine ceea ce este, un imigrant fără cetăţenia venezueleană, un aventurier care și-a ratat viaţa trăind-o de 31 de ani la periferia unor societăţi, care l-au repugnat. Un învins. Un tragic învins, eșuat pe un continent îndepărtat care nu i-a arătat decât mizeria lui. Vorbește fluent românește. Spune: limba nu se uită. A fugit din ţară cu un vapor care transporta ciment la Buenos Aires. El zice din atașament faţă de rege, dar încurcă anii pentru că regele a fost silit să abdice mai târziu, dar evident vrea să dea aventurii o poleială politică. La Buenos Aires a găsit un român care-l iniţiază în ale emigraţiei. Lucrează la câmp, curăţă cai deci este grăjdar, suferă o lovitură de copită care-l afectează, intră într-o fabrică metalurgică și desigur, cunoaște o prea frumoasă și bogată argentiniană de origine românească, la un botez patronat de preotul Palaghiţă. Frumoasa și bogata sehorita îl iniţiază în arta… fotografică. Stă 10 ani în Argentina după care vine în Venezuela unde se fixează în Maracaibo. Se descoperiseră marile zăcăminte de petrol. Banii curgeau gârlă. Meseria de fotograf îl face să câștige. O cunoaște pe Leila Gonzales, maracaibă, care-i dăruiește câte un copil pe an, vreme de 11 ani consecutiv. Este de cinci ani la Caracas, secretar la parohie, vinde diferite mărfuri românești cu comision și locuiește într-unul din bidonviluri, neavând adresă. La 24 ianuarie românii din colonie se întâlnesc, joacă table, fac politică, beau o „berișoară" și se întorc la afacerile lor. Și-a botezat copiii după cum urmează: Traian, Decebal, Ștefan, Mircea, Alexandru, Gheorghe, Ion. Liliana, Jachelina, Violete și Rodica. Vrea să se fotografieze la pupa, cu copiii și pavilionul românesc. Apoi omul își leapădă biata morgă și-mi spune precipitat că statul român, la opinia ambasadei și recomandarea ei, a acordat trei burse de studii celor trei fete care-l însoţesc; dar că el nu le poate plăti transportul, preţul unui bilet de avion fiind de 1600 de dolari. De unde atât amar de bani? Nu se poate să fac cunoscută doleanţa lui de a se găsi un mijloc ca fetele să beneficieze și de drum în contul bursei? Omul este la limită. Îl simt. Mizeria care i-a umplut porii și i-a colorat buricele degetelor (zice că lucrează la fotografii cu întreaga familie) mă îngrozește. Este o mizerie absolută, implacabilă, fără speranţă.

Omul vorbește numai de bani. Vine o pereche, el în costum uzat de mic funcţionar, ea voluminoasă, plus o femeie vârstnică. Omul meu șoptește că tipul face pe nebunul, are o prăvălie, sau așa ceva, uite-l nici nu-i dă bună ziua, în adevăr tipul nu-l bagă în seamă pe omul de aceeași condiţie ca el: transfug din România, fără cetăţenie venezueleană, un paria.

Da, dar și acești paria sunt stratificaţi social și de ce nu, în partide politice deosebite. După ce trece ca pe lângă nimeni, tipul urcă la navă cu aere de miliardar.

O vizitează ca pe o favoare făcută navei și patriei căreia aparţine. Sunt pe cale să-mi ies din pepeni, tac și Dionisie Cubici dă buzna pe schelă. Întâlnirea cu *Mircea* îl răscolește. Nu mai pridideşte să le explice copiilor nava. Să le povestească tinereţea lui și epoca de ambarcare. Se pozează la pavilionul pe care l-a re negat. Este tot numai lacrimi. Negustorașul se fandosește, este alb și când pleacă lasă o dâră de ură mirositoare și zăcută.

Fetele fotografului ascultă ghizii ca pe oracole, iar ghizii se dedau la prelegeri de navigaţie, astronomie nautică și alte cursuri de specialitate. Maracaibo-românceIe sunt bine dezvoltate, au priviri languroase, ghizii se aglomerează, Dionisie Cubici venit de la ora 11.00 să aștepte vizita de după-masă vrea să coboare la mașini, acolo unde-a lucrat, dar asta nu este voie, apoi pleacă ultimul după ce-i dau cărţi pentru copii și insigne și-i făgăduiesc că ajuns în ţară voi vedea care este situaţia burselor. Noaptea cade brusc. Se aprind luminile navelor de la cheuri și din radă. Se aprind luminile în La Guaira. Miroase a apă de acvatoriu, îmbibată cu motorină, a pește, a coji vegetale intrate în putrefacţie, a munte și salin, a mare. Cobor la cabină să-mi transcriu notele și să scriu cele din urmă scrisori acasă.

Luni 3 mai. Ofiţerul de legătură cu delegatul navei au ridicat teancul de scrisori de la poștă. Primesc una din cele șase scrisori expediate. Cu toate că am vorbit la telefon și oricât de eliptică a fost convorbirea m-a adus totuși la zi, când pun mâna pe plicul cu scrisul binecunoscut, ferm și caligrafic, emoţia îmi taie răsuflarea. Intră în port motonava de pasageri *Sun Viking* sub pavilion norvegian. O mare și elegantă lebădă albă, cu toate punţile înţesate cu turiști. Cum Bill rămâne, îl rog să-mi pună câteva scrisori la poștă și să-mi cum pere ilustrate cu indigeni din Orinoco și Amazonas. Ne retragem cu toţi să ne citim scrisorile. Se pare că a fost un fel de confuzie, aseară am fost invitat la ambasadă, nu se știe cine a uitat să materializeze invitaţia, astăzi însă nu pot lipsi, ambasadorul nostru a comunicat invitaţia, este în program și vizitarea Cercului Militar din Caracas așa că adopt ţinuta de rigoare: albă, ofiţerii poartă ţinuta albă cu eghileţi și stilet.

Elevii ţinuta albă de oraș. Refacem drumul la Caracas cu autobuzele Școlii navale. Stofușoara redingotei este făcută pentru clima temperată. Pantalonii mi se lipesc de picioare. Transpiraţia trece prin gulerul cămășii. Străbatem metropola lăsând în stânga *Avenida Sucre,* pe dreapta *Nueva Caracas,* porţiunea neconstruită 23 de Enero, trecem prin tunelul *de la Planicie,* lăsăm pe stânga *El Guaratoro, El Paraiso, Los Laureles, Los Carmenes, Los Castanos* și pe dreapta o zonă industrială, cartierul Washington și cimitirul din sud. Orașul este vizibil în construcţie. Cartierele nu sunt toate legate între ele.

Caracasul are fizionomia unui oraș care se construiește de la periferie spre centrul orașului vechi. Liniile directoare sunt stabilite de autopistele gigant, care alcătuiesc magistralele orașului, pe multe porţiuni construite pe piloţi, de la care coboară sau spre care urcă bretelele de legătură cu diversele cartiere.

La Arana este o astfel de încrucișare complexă de la care se ramifică piste de

beton spre toate zonele orașului, piste tentaculare, cu o geografie stranie și inteligentă, construcţii costisitoare, închinate zeului automobil, fără de care circulaţia ar fi un haos. Aspectul general este acela de cvartale construite, alternând cu zone parcelate, ori cu zone în construcţie, ori cu zone pur și simplu goale, zone de pământ roșu, de pripoare și râpe brăzdate de piste betonate. Coborâm în *Los Jardines del Vaile,* lăsăm *Escuela Militar* pe dreapta, un cartier întreg și sobru cu bariere și santinele și virând de 180 debușăm pe *Avenida Los Proceres,* ocolim *Monumento de Los Proceres* și ajungem la *Circulo de Las Fuerzas Armadas.* De fapt o altă lume. Lumea *Fuerzas Armadas.* Un parc imens (acest imens se repetă până la obsesie dar este singurul corespondent al dimensiunilor în Venezuela) cu o alee centrală în marmoră, largă, cu fântâni arteziene, între două coloane verticale din marmoră, mai corect două obeliscuri, pe două rânduri statuile generalilor care au luptat cu Bolivar, apoi statuia lui Bolivar, pe margini arbori umbreliferi înfloriţi roșu, de jur împrejur conturele viguroase ale munţilor, spre est coaste împădurite dincolo de care există un cartier numit *Cumbres de Curumo* și spre nord est *Colinas de Santa Monica.* Oază de liniște între palmieri și arbori umbreliferi, cu un lac în mijlocul acestui parc, alei și grupuri de clădiri moderne legate după o logică a utilităţilor și a confortului bine gândit. Amfitrioana-ghid și ofiţerul de legătură ne conduc prin acest labirint modern și el, ciclopic.

Un hotel-bloc cu piscină, o sală de mese gigant, săli de recepţie cu lambriserie din esenţe scumpe, cu mobilă somptuoasă în stil franco-hispanic, ori franco-venezolan, cu covoare groase în tonuri de roșu cardinal de zeci de metri patraţi, candelabre din cristal și pe pereţi pânze impresionante reprezentând într-un stil realist, în care desenul este viguros și fără greș, ideea conchistei, un don Quijote trist sub morion privind într-o istorie tulbure, apoi un puhoi de bărbaţi și femei reprezentând toate rasele de pe teritoriu, șarje spectaculoase de cavalerie, lupte navale, apoi panoplii cu săbii grele de cavalerie, draperii plușate acoperind ferestre cât pereţii, sute de metri patraţi de palat modern și somptuos, cu scări de marmoră, curţi interioare, piscine și pergole, cu celebrii arbori mango în care niște insecte uriașe și ele pentru specie, poate numite *ciciara,* ţârâie din zeci de sirene, stând lipite de crengi cu mutre din ere geologice, cenușii sub carapace cenușii. Con certul stăpânește văzduhul torid. Palatul Cercului Militar este climatizat. Peste tot domnește o răcoare binefăcătoare. Ni se arată o reședinţă circulară, un fel de fortăreaţă-modernă, cu uși dintr-un cristal armat, care rezistă unei lovituri de tun, unde a fost găzduit președintele României în vizita pe care-a făcut-o în Venezuela. Există un cult al armatei și prin el un cult al istoriei. Războiul de independenţă este celebrat pretutindeni în bronz și marmoră. Pentru Bolivar, eroul independenţei și generalii lui se oficiază de asemenea un cult în bronz, marmoră și literă scrisă. Vizita la *Circula de Las Fuerzas Armadas* a luat sfârșit. Aflu că ieri, Georgică, îngerul nostru păzitor, supărat că în plin Caracas un autobuz „civil” n-a acordat prioritate autobuzului militar pe care-l escorta (deci al nostru) a sărit de pe scară și a oprit toată circulaţia, gata să-l masacreze pe șoferul nelegiuit. Au intervenit ai noștri, conflictul de circulaţie risca să ia proporţii, se claxona pe patru piste,

pasagerii se uitau la zeul acela al M. Peului, până la urmă Georgică s-a calmat și a dat drumul șoferului imprudent spre satisfacţia tuturor părţilor. Ne pozăm color la picioarele unei statui splendide. Sculptorii venezueleni au parcă un cult al calului. Acest animal nobil și întru totul frumos stă aici pe un soclu de marmoră și poartă în spate un aborigen care scrutează viitorul. Monumentul acesta al Independenţei este deschis spre toate punctele cardinale prin scări largi de marmoră albă. Închide *Avenida Los Proceres.* Calul și omul privesc spre obeliscuri și statuile lui Bolivar și ale generalilor, care, teoretic le-au redat libertatea și independenţa. Între cele două blocuri monumentale, havuzuri și fântâni, pe margini, arbori umbreliferi, totul dând senzaţiei de măreţie și istorie, totul înscris abil în peisajul cu Caracas și *Sierra Nevada de Merida.* Consulul Dumitru ne invită la el în mașină. Don Grig în celebra lui ţinută albă, rangul 2 Dediţa și subsemna tul. Oră de vârf. Consulul plonjează în fluxul nesfârșit care afluiește din toate părţile și se ramifică în toate părţile. Pietonii sunt expulzaţi din viaţa străzii. Pur și simplu nu văd pietoni. Eșapamentele miilor de mașini care stau la stopuri își deversează conţinutul arderilor, mai bune, sau mai puţin bune, în căldura de cuptor care se ridică din asfaltul semilichid. Bravele noastre ţinute albe cu cămăși și cravate încep să se mureze. Nu avem haine pentru tropice. Ofiţerii de marină venezueleni poartă bluze cu mânecă scurtă, maiouri pe dedesubt, să vedem cum vor veni la dejunul dat de ambasa dor. Se trece pe roșu, la fel de bine ca și pe verde. Urcăm pe *Avenida Los Simbolos,* filăm *Ciudad Universitaria,* situat în centrul Caracasului nou, un oraș în sine, cu autonomie garantată de constituţie, un oraș parc, apoi nu mă mai orientez.

Consulul virează, se strecoară, cârmește când într-o parte, când în alta și după ce străbatem orașul pe două diagonale cred că ajungem prin *Chacao* în *La Castellana,* unde cred, nu sunt sigur, se află sediul ambasadei române din Caracas. O stradă umbrită de palmieri, dacă palmierii pot umbri. Mașinile trag la un peron elegant. Între stradă și clădire o grădină bine în grijită. Clădirea ambasadei într-o vilă cubică, pardosită cu marmoră, cu scară interioară și un glasvand care închide o terasă dincolo de care se văd piscina și garajele. Mobilă confortabilă și aer condiţionat, sentimentul că suntem într-un fel acasă. Se vorbește românește, gazdele sunt amabile, consulul îmi ia toate actele pentru pașaport, apoi, la ora exactă convenită pentru dejun apar doi contraamirali venezueleni în impecabile uniforme albe, încheiate riguros până la gât. Directorul Școlii navale este unul dintre ei. Se bea whisky cu gheaţă, se fac glume de circumstanţă, trecem în sufragerie și ni se servește borș cu perișoare, pui cu ciuperci, mămăliguţă (amiralii spun că și pe navele flotei se mănâncă mămăligă) și castraveciori muraţi ca acasă, mușchi de vacă. În ceea ce mă privește, onorez bucatele. Am convivi apropiaţi pe consulul Dumitru, pe atașatul cultural Ion Turturică și șansa ca ambii să cunoască Venezuela și să-mi facă un curs scurt de informare generală. Contraamiralul Julio C. Fernando Fossi vrea să știe ce funcţii au ofiţerii prezenţi. Situaţia mea i se pare echivocă. Ambasadorul Dănilă Petrache sesizează și precizează lucru care nu atenuează. Când ajunge la don Grig con traamiralul îi spune în glumă că un locotenent colonel medic câștigă în armata venezueleană 30.000 de bolivari pe

lună. Și rîzând serios îl întreabă dacă nu vrea să rămână în Venezuela.

Râdem cu toţii și atacăm desertul. Îi propun contraamiralului director al Școlii navale să scrie câteva rânduri despre vizita navei-școală *Mircea.* Îmi promite, după cum îmi promite și revista Școlii. Diseară ne vom reîntâlni la un cocktail dat la bordul lui *Mircea.* Ambii contraamirali nu și-au descheiat nici măcar o gaică. Dejunul ia sfârșit, protocolar. Urc în biroul lui „Segundo Secretario de la Embajada", care prevenit de ambasador mi-a pregătit un vraf de cărţi documentare.

Consulul și atașatul de presă mă înarmează cu hărţile Venezuelei și o hartă plan a Caracasului. Am un pliant-catalog „Exposicion de grabados rumanos contemporaneos" expoziţie de gravură care-a circulat în Toxar, Tachira și Trujillo sub auspiciile Galeriei… La Otra Bande" a Universităţii de *Los Andes* din Merida. Discutăm despre relaţiile culturale. Despre posibilitatea pătrunderii culturii românești în America Latină.

Atașatul cultural este efervescent și mobil. Decolăm cu consulul Dumitru în aceeași formaţie, trecând pe acasă să se schimbe pentru diseară. Cum își alimentează mașina, constat că la staţia de benzină serviciul nu se limitează doar la a deversa benzina în rezervor. Se controlează presiunea pneurilor, se spală parbrizele și se completează lichidul de răcire din radiator. Operaţiunile cer timp și împotriva faptului că toată lumea se grăbește, nimeni nu manifestă nerăbdare la coada de mașini formată pe loc și refăcută în fiecare clipă.

Viraje, cartiere de blocuri, localnicii le numesc orașe, intrăm într-un garaj subteran de sub blocul unde locuiește și cu liftul iată-ne în interior. Percutăm deci învelișul și pătrundem în intimitatea lucrurilor. Casa scărilor largă și oarecare. Ușile apartamentelor sunt protejate cu grilaje din fier pliante, închise cu yale. Ușa propriu-zisă are două broaște tip yale. — Cu toate astea, se fură, spune consulul manevrându-și vraful de chei. Recte apartamentele se golesc după tot tipicul: camioane, hamali și etc. Un vestiar. Două camere spaţioase. Mobilier economic. Fotografiile soţiei și ale copiilor. Soţia în ţară unde fata se pregătește de facultate. Statul asigură transportul odată la doi ani. Chiria apartamentului 250 dolari pe lună.

Ne facem comozi. Bem Pepsi și apă gazoasă. Suntem acasă la un român în plin Caracas și asta este cu totul reconfortant.

Consulul se schimbă rapid, închide cu grijă ușa și grilajul din fier, din nou aerul ne incendiază plămânii, parcă am respira plumb topit și după ce demarăm, filăm prin sud aerodromul *Francisco de Miranda,* de pe care decolează mai ales avionetele, ori avioanele proprii alo marilor fermieri, care pleacă zilnic la sute de kilometri în interior, unde-și au fier mele și industriile, ca să se întoarcă seara la Caracas. Pe o „Mapa fisico y politico de la Republica de Venezuela" semnul pentru aeroport este silueta unui bimotor reactor de pasageri, iar pentru aerodrom este silueta unei avionete. În *„estado"* Apure situat între Rio Aranca. Graniţa cu Columbia, Rio Apuce la Nord și Rio Orinoco la est există în plină savană ierboasă 19 asemenea aerodroame pe lângă cele particulare, ale marilor crescători de animale. Văd la hangare avionete cu tren de ale rizare clasic, ori triciclu, bimotoare mici, aproape familiale, mă gândesc la costul infrastructurii, al benzinei, al

mecanicu lui și totul este O.K. Pe *Autopista del Este* trecem din nou prin partea de nord a lui *Ciudad Universitaria,* locurile ne sunt familiare, înaintarea se face metru cu metru în aceeași îmbulzează de autovehicule parcă turbate, care trec de pe o bandă pe alta, care frânează brusc, ori demarează pieziș ca până la urmă, lac de apă și noi și consulul să ajungem în autopista Caracas-La Guaira. Munţii roșii pe care-i văd pentru ultima dată în această escală venezueleană. Cerul lichefiat, tunetele interminabile, aeroportul cu marile lui aeronave inter continentale, apoi portul și *Mircea* sub adierea proaspătă a brizei, hrana plămânilor îmbâcsiţi de produsul eșapamentelor, amestecat cu exalaţiile orașului. Bill mi-a cumpărat ilustrate cu băștinași. Mi-a pus ultimele scrisori la poștă și împreună cu ele reportajul scris pe navă pentru „Viaţa militară”. Mă privește trist prin ochelarii cu sticlă groasă și-mi mărturisește că am scăzut în ochii lui. Redingotă, frecventez înalta societate, semne rele. Dușul purificator, este ultima seară când suntem legaţi direct la sursa de apă dulce și Folai îmi aduce încă o scrisoare din cele cinci restante. Clipa de intimitate cu vraful de hârtii scrise energic. Bill ascultă muzică în timp ce unul din lenţii majori îi coase nasturii. Pe urmă mă neurastenizează, alegându-și la costumul maroniu cu dungi vagi albe, cele mai fistichii cravate posibile, de un colorit în stare să scoată din răbdări toată marina militară română cu toate rezervele și amiralii ei din retragere. Îl conving să-și însușească o culoare tandră și decentă, bineînţeles că suntem pe punctul să întârziem și precipitându-ne pe scara de la pupa ieșim la aer gata să rupem inima târgului. Tendă la pupa. Tendă pe dunetă. Ghirlande de lumini. În borduri pavilioanele de semnalizare. Proiectoarele. Bucătarii au preparat gustările aliniate pe sorturi. Mesele puse în careu. Feţe de mese or bitor de albe. Ghiordelele cu apă pentru stins ţigările. O fiţerii și elevii invitaţi poartă ţinuta albă. La orele 20.00 gazdele se alinie în tribord, pe dunetă. Comandantul marșului primește la puntea centru. Sosesc membrii ambasadei române la Caracas cu soţiile. Există și un personaj de câteva luni, copilul atașatului cultural, care este cazat într-una din cabine.

Rochii lungi, haine de seară, apar ofiţerii venezueleni de marină cu soţiile, uniforme albe, contraamiralul director al Școlii navale cu soţia, ambasadorul nostru, totul după un protocol bine pus la punct pe ore, minute și ierarhii. Sunt invitaţi membrii ai coloniei române din Venezuela. Un inginer destul de tânăr, cu soţia și sora acesteia, puţintel stingheri, sunt de foarte curând veniţi în Venezuela, doctorul, acum Leon Bone, ieșan, un om în vârstă, logvace și simpatic, căpitanul italian Giovanni Casero, fost instructor de zbor în România anilor 1943, căsătorit ou o româncă, parcă mi-l amintesc de pe un aerodrom școală, al cărui frate, comandant al aviaţiei fasciste a lui Mussolini, condamnat drept criminal de război a ieșit curând din închisoare; doi transfugi mai tineri fugiţi din ţară de trei ani, trăind vădit o situaţie limită, un inginer constructor mai vârstnic, distins, discret, care are un institut de proiectări, ori poate un birou de proiectări, câștigă bine, dar îl simt ros de o melancolie adâncă, apoi ambasadorul mă prezintă domnișoarei Alicia Ruiz scriitoare pentru copii, pe a cărei carte de vizită scrie *Jefe de Promocion,* deci o fostă studentă strălucită, profesoară de „literatură socialistă” la Universitatea din

Caracas, dar care își câștigă pâinea ca funcţionară la *Banco National de jescuento.* Ambasadorul mă consiliază să dau cărţi de copii domnișoarei Alicia Ruiz și celor din colonia română, este afabil, apoi vin Ion Turturică și ceilalţi membri ai ambasadei și începem să ne descurcăm. Domnișoara Alicia a fost la Moscova și predă de fapt literatură sovietică. Reușim să lărgim sfera noţiunii de literatură socialistă. Este încântată de condiţiile grafice în care sunt tipărite cărţile mele pentru copii. Îmi spune că piaţa de carte a Americii Latine este uriașă, practic inepuizabilă (apropo de uriaș, cea mai mare cascadă din lume se află în Venezuela, în podișul Guyanelor, se numește Angel și are 978 m înălţime), dar că editorii sunt voraci; se miră de preţul scăzut al cărţilor românești, ambasadorul explică politica culturală a statului român, eu îi explic pe cât mă pricep sistemul de relaţii autor-edituri-public, ea spune că niciodată nu-și poate cunoaște și controla tirajul și desigur, pe lângă faptul că este spoliată material, i-a fost scoasă și o emisiune de la radio (răspunde și de o emisiune acolo) unde spunea ceva de drepturile artei. Aud „drepturile artei" și mustăcesc. Doctorul Leon Bone este masiv, un tip care a reușit perfect în această lume în care a emigrat, are o clinică, dar îmi declară ritos că îi este un dor acut de ţară.

Spune că a introdus o zi de consultaţii gratuite cu ajutor de medicamente pentru bolnavii săraci. Conversăm lejer sub tendă, femeile se mișcă unduios în rochiile lor lungi, ghirlandele de becuri și sorii varsă cascade de lumină, difuzorul ri sipește o bandă cu muzică populară și doctorul Bone mă somează ritos să nu uit că a fost elevul profesoarei Aslan, că a vizitat ţara în 1967 și 1970 și că „ceea ce am întâlnit eu în România calific ca pe altă ţară, nu aceea pe care eu am părăsit-o. Spiritul gospodăresc, sentimentul ospitalităţii, nu numai că n-au dispărut, ele s-au dezvoltat. Am luat contact cu mulţi oameni, am fost în case la mulţi oameni; malul Bahluiului a fost transformat în paradis, ca omul să uite trecutul mlăștinos și să intre în case moderne, cu toate comodilăţile, ce n-am văzut când eram copil". Doctorul monopolizează discuţia. Mă întreabă de profesori ieșeni și bibliotecari, care dacă ar fi trăit deveneau Matusalemi. Ignoră timpul. *Mircea* și noi îi părem veniţi direct din copilărie și adolescenţă. Evocă sărbătorile.

Crăciunul și colindătorii, este evreu dar sărbătorile tradiţionale petrecute de-a valma i s-au întipărit în conștiinţă cu toate deliciile copilăriei, mirosul de cozonaci și sarmale, alviţa și omătul, Teșii sub ninsori, o lume care răbufnește din străfun duri și bravul doctor atât de sigur pe sine plânge. Mărturisesc că mi-e foarte simpatic doctorul Bone. Spune că a fost și el în delegaţia prezentată șefului statului român cu ocazia vizi tei acestuia în Venezuela. Pilotul avionului cu care președintele Ceaușescu a zburat în Venezuela a fost căpitanul Giovanni Casero. Vorbim același limbaj. Limbajul aviaţiei. Pe atunci am pilotat aceleași avioane. În casă vorbește românește. Spătos, brunet cu părul ondulat presărat cu fire albe, ars de soare așa cum sunt italienii, aproape măslinii, căpitanul Casero a găsit în Venezuela un adăpost pe care l-a onorat prin profe sta sa. Vorbim desigur despre zbor. Despre zborul pe deasupra acestui imens teritoriu tăiat de fluvii, acoperit de selva, de savane și brăzdat de munţi. Îl cunosc pe domnul Diogenes Duzoglu, grec din

Constanţa, după numele de familie și puţintel turc, vorbește perfect românește, este consulul general al Greciei la Caracas, dar este și *gerante* al industriei „Especieras Indian” în care calitate pe cartea de vizită are imprimat un cap de șef de trib cu penajul din pene de vultur, desigur specific Americii de Nord; dar în materie de industrie, merge.

Se pare că are un necaz profund în familie, ceva ce ţine de droguri, este simpatic și amabil, călătorește în România în interes de afaceri. De la „Romargimex” aduce tractoare și mașini agricole. A pus bazele unei cooperative agricole mixte cu România. Sunt contracte care preconizează să se aducă vite și porci. Se încearcă ceva în stilul agriculturii noastre. Cu „Arcomul” o participare la construcţia de edificii, România asigurând tehnica și asistenţa tehnică. A vizitat ţara cu o delegaţie venezueleană, foarte mulţumită de ceea ce-a văzut în materie de construcţii. România-Venezuela. O direcţie cu două sensuri într-o aceeași lume, încă străină de unitatea ei spirituală. Seara devine instructivă și interesantă. Desigur con traamiralul n-a adus rândurile promise. Le va trimite mâine, înainte ca *Mircea* să ridice ancora. Soţia, venezueleană tipică, frumoasă, fiică de petrolist cu o dotă de 30 milioane de bolivari apreciază preparatele cu salam de Sibiu și cașcaval de Dobrogea. Glisăm de la un grup la altul, ambasadorul este pretutindeni, desigur lipsește cel mai sărac membru al colo mei și singurul efect sonor notabil al serii este acela produs de Bill, care răstoarnă pe punte o scrumieră grea din porţelan, probabil incasabil. Pe urmă se pleacă ierarhic, vaporoasele rochii de seară care dăduseră punţii un aer de alt secol dispar și la ora 23.00 pleacă cei din urmă români lipiţi de punte, ca de sânul matern. De fapt o imensă și tragică ratare.

Majoritatea dintre expatriaţi nu vorbesc decât de bani și iarăși de bani, singurul zeu care-i face să supravieţuiască. Îi spun unuia că aici a întâlnit din nou pământul patriei. Tace și pleacă în întunericul tropical, cu limuzine și bidonviluri, cu selva și Sierre, cu puma și jaguari, cu blocuri mastodont și autopiste, totul la un capăt de lume căutând ce? Libertatea, zice cineva.

Îl întreb care libertate, și omul se uită în gol, apoi îmbrăţișează din priviri puntea iluminată, ofiţerii în alb, ghirlandele de becuri și pavilioanele, alămurile, peste tot se vorbește românește, Marea Caraibilor foșnește dincolo de diguri și pe cheu se aude pasul greu al santinelei din M.P.

Apoi vine noaptea adevărată, cea de dincolo de lumini și femei în rochii strălucitoare de seară, noaptea de dincolo de albul elegant al uniformelor, noaptea cu Sirius și tăcerile mării care își întinde giulgiurile negre până acolo unde Steaua Polară face să strălucească banchiza și zăpezile veșnice ale Nordului. Noaptea care ne desparte de mâine. Noaptea care ne desparte de noua noastră migraţie spre vest. Noaptea tropicală în care se distilează golul și spaimele, nădejdile și dragostea, noaptea tropicală fierbinte, bântuită de aromele excitante ale vegetaţiei și cele iodate ale mării, noaptea care acoperă Sierrele și haciendele, livezile cu arbori de cacao și imensele savane cu turme de vite și oi, selva și pădurile etajate de pe malul fluviilor cu nume sonore. Iată-l pe cacicul tribului Yanoama oficiind umplerea tubului de suflat cu Yopo, narcoticul selvei. Se aude răgetul pumei. Se

aud miile de glasuri ale pădurii ecuatoriale. Vraciul are creștetul capului ras, este tatuat, poartă deasupra bicepșilor două brăţări din pene albastre de pe gâtul păunilor vânaţi cu *cerbatanu,* ţeava de suflat săgeţi, urechea stângă îi este percutată de un cep din lemn vopsit galben, își acoperă sexul cu o cârpă roșie și oficiază în atenţia silenţioasă de sub coliba acoperită cu foi de palmier.

Apoi se trece la ritualul suflării narcoticului. Cel dintâi ales se așează pe vine. Are urechea străpunsă de o pană verde de papagal. Vraciul, tot pe vine, îi întinde ţeava pe care fericitul și-o fixează în una din nări, aspirând Yopo în vreme ce vraciul îi suflă pe ţeavă, pulverizând narcoticul pisat într-o scoică.

De fapt *Saltos Angel,* cascada Angel are 1006 m după datele venezuelene. Se prăbușește într-un tunet cumplit de ape, Între ziduri de stâncă și ziduri de arbori. Frumoasele mame ale tribului Imin de pe Alto Orinoco sunt vestite pentru devotamentul lor, după cum fetele și femeile Guajira sunt vestite pentru culorile ţesăturilor lucrate în niște războaie verticale. Femeile Guajira iubesc pânzele colorate viu cu care-și acoperă doar șoldurile, ca și podoabele alcătuite din șiraguri multicolore de mărgele. Călătoresc cu tribul Guaicas, tot de pe Alto Orinoco prin selva în căutare de faguri. Lată-i pe indienii Sanemas pregătind teribilei lor otravă Kurare pentru a-și învenina vârfurile săgeţilor. Arată aidoma cu strămoșii lor de acum trei mii de ani. Mâine se vor ambarca pe pirogi și vor coborî pe Rio Kanara Kuni, după cum cei din tribul Guaicas vor ajunge mâine în teritoriul de vânătoare. Vor vina porci sălbatici cu arcurile lor lungi de doi metri, care trag săgeţi de trei metri.

Indigenii Warao din Delta Amacuro au luat de la „civilizaţi" pălăriile de paie și pantalonii. Parajuanii din Laguna de Sinamaica sunt mari constructori de canoe. Trec de la cărţile poștale ilustrate la *„Boletin indigenista venezolano",* de aici la *„El turismo"* citesc versurile lui Aii Lameda revoluţionarul, arzând-e pentru Vietnam și Coreea, poemele lui Alfredo Coronil Hartmann, rătăcesc prin *„Venezuela Ahora",* rezervele internaţionale calculate în miliarde de dolari, licitaţie internaţională feroviară, sunt invitate 17 ţări pentru construcţie de căi ferate în Venezuela. Ministrul comunicaţiilor doctor Leopoldo Sucre Figarella publică condiţiile primei etape a *„Plan Ferroviario National".* Lungimea căii ferate de construit: 3 697 km. Timpul de lucru 1976 – 1990. Investiţii: 4000 milioane bolivari. Ţări invitate la licitaţie: Germania Federală, Argentina, Austria, Belgia, Brazilia, Canada, Spania, Statele Unite, Franţa, Olanda, Ungaria, India, Marea Britanie, Italia, Japonia, România și Suedia. „Tigrii din Aragua" au cucerit titlul de campioni ai *„Campeonato Profesional de Beisbol".*

„Revista National de Cultura" este tipărită de *„Instituto Na tional de Cultura y Bellas Artes".* Caracas cuprinde poezie, nuvele, cronici, articole asupra arhitecturii vechi și mediului, este tipărită pe hârtie velină, cu fotografii color după cum *„Semestre Historico"* publică articole despre sclavajul din se colul XIX. Biografii ale figurilor istorice, informaţii, note critice și bibliografice. În 1974 a avut loc al doilea festival internaţional de teatru studenţesc găzduit în Venezuela. Predomină teatrul de avangardă și teatrul experimental. Sovieticii participă cu un teatru de marionete,

Cehoslovacia cu *„Teatrul Negru”* din Praga, polonezii cu *„Akademia Ruchu”,* ungurii cu teatrul de marionete pentru adulţi. Sunt multe teatre universitare (festivalul este al acestora) din Venezuela, Argentina, Statele Unite. Uruguay, Anglia, Spania, Costa Rica, Mexico, Columbia, Chile. Critica teatrală elogiază „noul limbaj teatral” și „noua metodă de creaţie” a tinerilor *de la, Akademia Ruchu”* sub directoratul lui Woiciech Krukoski. Se scrie mult încă de „una *decision para la historia”* adică *„La nacionalizacion del hierro”:* Naţionalizarea fierului. Carlos Andres Perez, președintele republicii, anunţă naţionalizarea fierului în mesajul său de Anul nou 1975, numindu-l „an istoric”. Serbările s-au ţinut pe pământul fierbinte al Guayanei, legată de amintirea lui Bolivar și a luptei pentru independenţa continentului. Venitul naţional și producţia de oţel prin naţionalizare cresc spectaculos, deschizând Venezuelei perspective care adăugându-se celor create de naţionalizarea petrolului, nu pot fi decât majore. Este cea din urmă noapte a escalei venezuelene.

Noapte tropicală vegheată de Crucea Sudului, cu Marea Caraibilor învăluită în giulgiuri negre și misterioase, cum negre și pline de mister au fost flamurile ridicate la catarge de na vele marilor corsari care-au brăzdat-o. Noapte și dincolo de ea fascinanta Mare Caraibă.



ÎN SIAJUL CORSARILOR CARAIBI!

Marţi 4 mai. Sunt sculat înaintea zorilor, bărbierit, în ţinuta de bord și încerc o întoarcere în timp spre secolul elizabetan și cel imediat următor. Jocul ţine mai mult de regia unui film de epocă, recuzita imaginată se suprapune greu peste realitatea bordului. În principiu vom ridica ancora pentru Cartagena-Columbia. Unde, după protocolul stabilit ar trebui să acostăm în dimineaţa zilei de 10 mai. Deci numai 6 zile de mare, ceea ce după cele 35 ale traversadei sunt un fel de week-end, o săptămână de agrement, din care, practic nu vom naviga docil foarte puţin, distanţa fiind de ordinul a câteva sute de mile.

La 07.00 apelul obișnuit înainte de plecarea în marș. 07.10. Se trece la pregătirea navei pentru marș. Se termină de făcut plinul de apă. Vitalișlii demontează furtunul care ne leagă de sursă, cordonul ombilical prin care ne saturăm tancurile golite în timpul traversadei. 07.40. Se dă semnalul „la posturile de manevră". Ropotul tălpilor tip „gabier" pe toate punţile. Briza face să fâlfâie panglicile de la beretele echipajului.

07.41. Intră la bord ofiţerul de legătură și ofiţerul superior de marină care transmite mesajul de „rămas bun". Ah, contraamiralii. Pagina ori rândurile promise n-au fost decât o plezanterie. Intră pilotul la bord. Se ridică pavilionul HOTEL.

Lumină verzuie prin care intră în port nava militară de de barcare T-14 *Los Roques.* În radă se leagănă ușor pasagerul italian *Caria* C, așteptându-și rândul la intrarea în port. Nava de debarcare trece prin babord, având echipajul la front. Se dă la front în babord. 07.50. Pe cheu sosește fanfara. În rest numai piatra și betonul, amintirile și căldura. Singurul suflet, consulul Dumitru venit să ne petreacă. Fanfara intonează marșuri ușor legănătoare, ori în ritm alert în care instrumentele cu percuţie valorifică înclinaţii războinice, ori marșuri mai mult pasionale și melodioase decât războinice, îmbrăcând nava într-o cascadă sonoră plină de nostalgie. 07.55. Pleacă de la bord ofiţerul de legătură, ofiţerul superior care transmite mesajul de „rămas bun" și consulul Dumitru, care, peste câteva zile va zbura spre ţară. Îi amintesc de pașaport.

Se ridică schela la bord. Se cheamă remorcherul prin fluier.

08.00. Remorcherul nu vine. Se ridică cu ceremonie pavilionul și geacul. Pavilionul tricolor flutură la bastonul din pupa.

08.05. Se dau semnale repetate de chemarea remorcherului.

Cum manevrau navele cu vele, când nu existau nici motoare, nici remorchere? Probabil le remorcau cu bărcile și oricum digurile nu erau atât de alambicate ca astăzi. 08.23. În sfârșit apare remorcherul *Căpitan Chico.* Motonava *Caria C* s-a legat la cheul pasagerelor. De pe toate pasarelele turiștii ne privesc prin binoclu.

Facem același lucru. Descoperim perechile stând înlănţuite. Bătrânele doamne cu pălării din pai de Panama cu voalete. Frumoasele singuratece, plimbându-și angoasele peste mări și oceane. Se dă remorca pupa prin babord. Începe manevra de plecare de la cheu. Fanfara izbucnește din toate alămurile. Remorcherul girează astfel încât să ne pună cu prova pe ieșirea din port. Notele fanfarei cad în fâșia de apă dintre *Mircea* și cheu, fâșie care se lăţește cu repeziciune.

08.32. Început manevra de ieșire din port. Se ridică numirea navei prin pavilioanele de saulă în CIS… Fanfara își strânge alămurile. Cheul cu consulul rămân în pupa. Cord*illera de la Costa* și La Guaira încep să se redimensioneze tinzând spre cadrul unei fotografii bx9.08.25. Remorcherul *Căpitan Chico* acostează în babord și pilotul, cu punga din plastic cu darurile de rigoare trece la remorcher. Secundul nostru e mâhnit, îl roade ceva, umblă de colo, colo fără zâmbetul cotidian. 08.37.

Dublăm farurile de intrare în port. Se coboară pavilionul HOTEL. Se dă liber de la front. 08.40. Începe manevra de întinderea velelor. În prova: Marea Caraibilor. În pupa: *Cordillera de la Costa,* La Guaira, aeroportul Maiquetia, *Escuela Naval* între palmieri, Golfo Triste și coasta venezueleană pierzându-se spre Vest, acolo unde Punto Fijo închide imensul Golfo de Venezuela, care se prelungește la uscat cu Lago de Maracaibo. Peninsula care închide Golfo de Venezuela spre Vest aparţine Columbiei și se numește Peninsula de la Guajira. Între noi și Punta Gallinas, 5 grade de meridian. Echipajul se caţără în arboradă cu o voluptate vizibilă. 08.43. Nava de debarcare T-15 trece prin babord și salută cu echipajul la front. Pe *Mircea* se ordonă „front la babord1. Ofiţerii salută.

08.55. Lăsat lochul mecanic la apă. 09.08. Terminat manevra de întinderea velelor. S-au întins velele arborilor trinchet și centru, focurile, vela strai mare și vela strai zburător. Vânt de travers din tribord cu 7 m/s. Vergile braţate în sart la babord. Murele în tribord. Înclinarea navei 8° în babord. Viteza 7 noduri. Deriva 3°. 09.11. Se coboară numirea navei.

Fac fotografii cu *Mircea,* comandantul, Cordillera și La Guaira.

Peste noi trec la aterizare sau decolează aeronavele de pasageri. Vântul până acum mascat de lanţul muntos de crestele căruia stau agăţaţi nori de sidef izbucnește cu forţă. Marea se acoperă cu berbeci. Se strâng în strângători velele rândunici, zburători și vela strai zburător. Începem dansul. Marea se montează vizibil. Consulul mi-a adus un plic de la ambasadorul Petrache Dănilă. Îl desfac. Conţine o broșură cu parcurile naţionale ale Venezuelei și un ghid turistic. Excelent pentru edificarea în materie de geografie turistică și de ce nu, reportericească. Aeronavele își trec burţile fuselajelor peste catarge. Văd autostrada care urcă spre Caracas. Peisajul rămâne doar contur. Cordillera o imensă pată de umbră. Navigam având la nu mai mult de 30 Mm. În tribord cel mai sudic lanţ al insulelor Caribe: Islas Los Roques, Islas las Aves și Antilele olandeze: Isla Bonaire; Islas Curaçao și Aruba.

Coastei începe să se piardă din vedere. Un fel de resorbţie sub orizont, lentă, ca o sabordare perversă. Vântul șuieră în arboradă, spulberând spuma de pe

crestele valurilor. Mă picnește subit un rău de mare adevărat, cum n-am avut de când m-am ambarcat. La cambuză s-au ambarcat tot felul de bunătăţi: banane, mango, lămâi, portocale, ananas, castraveţi, ardei iuţi, usturoi. Am scăpat de conserve și monotonia menu-urilor din ultima perioadă a traversadei. *Mircea* tanghează și rulează puternic. 12.26. Islas de las Roques la 60 Mm. N.E.

Marea pustie. Fac la cabină o vânătoare nemiloasă de carcalaci. Gândacii ăștia infecţi au profitat de escală să prolifereze în mod nerușinat. Sper să nu devină o obsesie. Deocamdată ne reacomodăm, filtrăm impresiile, ne reobișnuim cu spaţiile minimale în care ne frecăm mereu unii de alţii. 19.11. Se de termină punctul astronomic al navei: latitudinea 11°29 N, longitudinea 67°58 W. Am lăsat grupul stâncos al insulelor Las Aves în pupa tribord. Noaptea cade brusc, vânzolită de furtună. Se iau măsuri de precauţie. La 22.02 se dă comanda „Atenţiune la mașini, gata de marș”. 22.05. Se începe manevra de strângerea velelor în strângători. În difuzoare răsună ordinul: „la posturile pentru strângerea velelor”. Valurile din tribord ciocane cu vuiet surd în corpul navei. Se vede spuma albă care ne înconjoară. Se văd constelaţiile. La ordinul „gabierii sus” băieţii aceștia din Bărăgan, ori din Dobrogea își încep urcușul lor abrupt pe sarturi în noaptea hăcuită de vântul care le smulge tricourile de pe trup. Catargele îi pleacă când într-un bord, când în altul, marea se întinde sub picioarele lor, foșnitoare și învolburată. Stelele li se clatină dea supra capului, întregul lor univers se leagănă, văd petele de lumină ale luminilor de navigaţie scurgându-se fantomatic peste valuri și urcă mereu spre posturile lor pierzându-se în întunericul lăptos, sonor și vibrând. Ar merita un poem eroic. În lipsa lui, un apel solemn. Pentru bravura de fiecare ceas.

Pentru lipsa de poză și pentru modestie. Pentru că își înfrâng spaimele, o cădere în această mare, ori în oricare alta, noaptea și pe furtună înseamnă moartea aceea cumplită și lentă prin epuizare, frig și disperare. Pentru că în toate aceste zile și nopţi, nesfârșit de lungi zile și nopţi, la comanda: „gabierii sus”, au ţâșnit pe sarturi, indiferent de starea mării și s-au agăţat la posturile din gabii și cruoete ca niște acrobaţi de înaltă clasă, sfidând toate legile normale ale bipedului obișnuit să simtă sub talpă nemișcarea rigidă a pământului.

22.11. S-a terminat manevra de strângerea velelor. Se pune mașina „foarte încet înainte”. Navigaţia cu vele pe mare rea îndulcește loviturile valurilor. Ruliul și tangajul încorporează nava, firesc. Acum totul devine dur, mecanic, mișcările navei se amplifică, vântul mătură duneta. Carturile de navigaţie sunt la posturi. 23.02. Apare lumina farului de pe insula Curaçao, sau cum o scriu venezuelenii Curazao. Navigăm în Da – 305°. Viteza = 5 Nd. 23.26. Suntem la traversul insulei

Bonaire, la o distanţă de 25 Mm. 24.00/23.00. Trecem în fusul orar 5 W. Se dau ceasurile bordului cu o oră înapoi. Trecem în fusul orar 5 W, este o noapte cu furtună în Marea Caraibilor și după miezul nopţii timpul se resoarbe în sine însuși, eliberindu-și memoria. Există oare un prezent etern în care ne refugiem când întrebările încep să se infiltreze dincolo de obișnuinţă? Și de unde această tentaţie a diluţiei în noaptea caraibă, de unde această stare semilucidă, departe de halucinaţie, în care fac priză cu acel prezent, cu imensa lui aglomerare care

populează valurile cu siluetele galioanelor și caravelelor, cu strigătele oamenilor din gabii, cu existenţa vie a unor bărbaţi care-au fost capabili să dea măsură cutezanţei și ambiţiei, setei ele aur și de glorie, cruzimii și generozităţii, monștrilor și îngerilor care zac în fiecare din noi?

Sunt aici Alonso Hojeda și Amerigo Vespucci, funcţionar al unei bănci florentine, alertaţi de grămezile de perle aduse în Spania de Nino și Guerra în aprilie 1500. Pedro Alonso Nino, fost cârmaci al lui Columb în toate trei expediţiile. De fapt Hojeda botează golful Venezuela, ceea ce înseamnă „mica Veneţie”. Hojeda a descoperit Curaçao, pe care a numit-o „Insula Uriașilor”, băștinașii văzuţi erau atletici și impozanţi.

Acolo, unde pâlpâie lumina firavă a farului. În aceste ape au încrucișat, venind din Jamaica, navele amiralului Edward Mansfeld, fost căpitan în flibusta engleză din Caraibe, având-l adjunct pe Morgan Roșcovanul, pirat a cărui stea urca spre zenit, viitorul Henry Morgan, amiral de Jamaica. De fapt n-am intrat încă în siajul corsarilor caraibi. Lumea aurului spaniol se întinde la vest de meridianul 71°, începând cu orașul-port Maracaibo și până acolo mai avem o noapte de navigaţie.

Miercuri 5 mai. 00.15. Apare farul Punt Karon de pe insula Curaçao pe care olandezii o stăpânesc de câteva sute de ani. 00.40. Dispare farul Punt Karon în Ra 55°. 02.40.

Apare farul Kaap St. Mărie în Ra = 336°. Navigăm de-a lungul coastei de S.W. A insulei Curaçao. 06.10. Începe manevra de întinderea velelor. 08.05. Se pierde din vedere insula Curaçao. Aceeași hulă nenorocită ca ieri. Dimineaţa tentaţia diluţiei în timp dispare, mai ales pe o hulă ca asta, cu valuri scurte, înalte de 2 – 3 metri. Unde sunteţi valuri profunde ale Oceanului, între care *Mircea* se culcușea ca un cetaceu imens?

Trebuie cumva învins răul ăsta perfid care-mi strânge capul într-un cerc de fier și-mi aduce stomacul sub beregată. Figuri livide în jurul meu. N-am aflat de ce s-a radicalizat secundul.

Simt că după escala venezueleană, spiritele sunt explozive. Trec și-mi spăl cămășile purtate la escală. Este o manevră care-mi poate aduce o insignă a spălătorilor de lenjuri. Dacă societatea nu există, voi fi unul din membrii ei fondatori. Întind lusinul și pun cămășile la uscat… Urc la comandă și copiez jurnalul de bord. Trec nave comerciale. Marea se populează.

Un petrolier ne taie prova venind dinspre Maracaibo pe direcţia insulei Aruba. Vor fi găsit barca de pescuit galbenă? Ce s-a întâmplat cu ocupanţii ei? în prova tribord un yacht armat în keeth căruia vântul îi imprimă o viteză mai mare decât a petrolierului. 08.25. Marinarii urcaţi în arboradă execută lucrări curente de întreţinere. 08.52. Se schimbă de drum la 285°. Vânt de mare larg din tribord. Oricum este o mare în care se poate naviga cu vele. Dar o mare rea, afurisită, capricioasă și de temut. 09.40. În relevment giro de 230° începe să iasă din mare insula Aruba. Velierul se duce la Aruba. Văd blocurile orașului prin binoclu. O cocoașă de piatră – 184 km², climă subecuatorială, Oranjestad, orașul pe care-l

văd; în Curaçao, Willemstad – 45000 locuitori capitala Antilelor olandeze, care sunt teritoriu autonom, parte integrantă a Regatului Olandei. Pe acel pământ cresc citrice, aloe, trestia de zahăr, bumbacul. Comerţul exterior favorizează exportul. La dejun varză dulce și portocale. Mai puţin zemoase decât cele africane, dar foarte dulci. 15.00. O turmă mare de delfini mari și grași, în linie și formaţii de câte șase, ne dau un spectacol de zile mari. Fierbe marea în jocul lor fulgerător. Aceleași mutre simpatice și parcă surâzătoare, aceleași salturi acrobatice știute și jocuri în formaţii perfecte. Dispar la orizont. La 18.00 apare altă trupă care ne mai dă un spectacol, aplaudat cu fervoare.

Unde sunt delfini, nu sunt rechini. Starea mării: 4. Am trecut meridianul de 70°27 ceea ce înseamnă că am lăsat în pupa tribord insula Aruba și avem în babord peninsula de Paraguana cel mai nordic teritoriu al Venezuelei. Navigatorul îmi spune că până astăzi am parcurs cu vele 4070 Mm ceea ce înseamnă un drum bunișor. 20.30. Lună nouă. Noapte feerică. Valurile poleite. Un siaj de – aur mayaș în prova. În babord Crucea Sudului. În tribord Carul Mare și abia vizibilă, puţin deasupra orizontului, Steaua Polară. N-a venit încă programul pentru Columbia, în schimb s-a transmis din ţară cel pentru Mexic. Dacă am sări vizita din Columbia, ar însemna 20 de zile de încălzit Marea Caraibilor și așa fierbinte de la natură. Comandantul ne-a trimis la… "Of. Sup.II" un mango. Venezuelenii spuneau că este un fruct care activează virilitatea.

Asta ne mai trebuie. Gust leșios. Prea parfumat pentru un fruct onest. Ce noapte, dumnezeule! Ce mirific cer scânteietor, ce aer încărcat de voluptate carnală, ce valuri de mătase foșnitoare, ce suflu orgiac se desprinde de pe buzele vântului.

Și nici măcar dușul rece nu este admis, decât în ziua prescrisă în program. Cum dracului să nu te faci pirat?

Joi 6 mai. Azi noapte am dublat arhipelagul liliput Los Monjes, apropiindu-ne de Peninsula de la Guajira, cel mai estic teritoriu columbian de la Marea Caraibilor. 00.30. La comandă cu locotenentul major Suciu, care mă iniţiază în mînuirea și citirea a ceea ce se numește *„Routeing chart-North Atlantic Ocean".* Să-i zicem simplu Ruting. Spuneam că re comandă rute funcţie de condiţiile hidro-meteorologice și sunt întocmite pe luni. Văd pentru luna mai situaţia vânturilor și a curenţilor. Realitatea coincide perfect cu indicaţiile de pe Ruting. Pentru asta s-au însumat zeci de mii de observaţii ale navigatorilor, navelor oceanografice, sondelor, baloanelor și sateliţilor. Atât vântul cât și curentul ne ajută. Cercetăm repartiţia presiunii atmosferice și a presiunii aerului, repartiţia ceţii și traiectoriile principalelor furtuni (hurricane) prezente în zonă.

Navigatorul spune că indicaţiile din luna aprilie au coincis cca 88% cu realitatea din Ocean. Rutingurile, o binefacere pentru navigatori. Apă 84%. 07.10. Se începe manevra de braţarea vergilor în tribord care se termină în 10 minute. *Mircea* ia banda în tribord de 10°. Apa ţâșnește forfotind de sub etravă. La 07.30 suntem pe latitudinea de 12°40 N și longitudinea de 72°28 W, deci am depășit

Punta Gallinos și ne îndreptăm spre Cabo de la Vela, punctul terminus al expediţiei Hojeda-Vespucci în jumătatea lui septembrie 1499. De aici coasta continentului coboară abrupt spre S.S.W. Ca sfârșind în golful Uraba să-și reia direcţia spre N.W. Închizând spre est statele Americii Centrale: Panama, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala și Mexicul. Am intrat în siajul corsarilor caraibi și în cel al marilor expediţii piraterești din secolele XVII și XVIII. 07.45. Începe manevra de strângerea velelor și înfășurarea lor pe vergi. 08.30.

Se termină manevra de strângerea velelor. Torid. Echipajul coboară din arboradă. Se reîncepe navigaţia cu motorul în Da = 135°. Deci, coborâm spre S.W. Se merge cu „încet". Viteza navei = 6 Nd. 09.30. Pământ! Pământul Columbiei, în relevment adevărat de 96°. Capul Vela se conturează pe orizontul translucid. 10.05. Se mărește viteza la jumătate. Navigăm cu 8,5 noduri. Spaţiul se populează cu libelule, pescăruși și păsări, deocamdată necunoscute. 11.05. Se reduce viteza la încet pentru aterizare pe punctul de ancoraj. Fundul la 32 m adâncime.

Se vede coasta și în prova. 11.10. Începe manevra de ancorare.

11.35. Fundarisit ancora din babord cu 3 chei la apă, fundul 17 m. Natura fundului, nisip. Vântul din Est cu 10 m/s. Nava girează cu prova în vânt. 12.10. Se lucrează în arboradă și pe bompres pentru reparaţii curente. Programul. Salvarea de la neurastenie. Apa și-a schimbat culoarea. Văd lanţul de munţi scunzi, o pădure care dantelează orizontul și la coastă apa este de un verde strălucitor pe când în jurul navei pare de oţel. Aud triluri de păsări. Aerul este biciuit de vânt. Stăm la ancoră într-un peisaj solar căruia nu-i găsesc niciun corespondent în experienţa de până acum. Pescarii se amorsează la pupa, care se transformă într-un fel de acvariu temporar. Cei care nu sunt de cart, ori nu au cursuri, lansează tot felul de unelte de pescuit, începând cu undiţa și terminând cu ţaparina. Se scot din apă pești roșii cu boturi hidoase și ochi de bazedovieni, remora, peștele-ventuză, gri-oţeliu, cu creștetul capului teșit și prevăzut cu o ventuză. Adus pe punte se zbate până se dă peste cap. Își lipește ventuza de scândura fierbinte și-ţi trebuie forţă să-l poţi desprinde. Este un semiparazit care se agaţă de alţi pești, lăsându-se transportat fără niciun efort. Și te mai miri de re mora umană. Căldură de-a dreptul ucigătoare pe vânt de 10 m/s.

S-au defectat frigiderele și clima. Apa din tancuri este călâie.

Izbucnesc certuri. Bill a atins culmea dezordinii. Mă pregătesc să-l arunc la rechini. Masa în căldură de iad. Ardei umpluţi și câte un măr gigant de Chile. Acum știu de ce și cum mureau marinarii lui Columb. Dar mai ales știu ce se întâmpla pe velierele piraţilor plecaţi fie din Europa, fie din Antile, când stă te-au la pândă în aceste golfuri ale tuturor păcatelor, ascuţindu-și săbiile și pumnalele pentru asaltul dat orașelor și fortăreţelor spaniole; sau pândind trecerea galioanelor cu aurul stors din Mexic până în Chile. 19.05. Coborât pavilionul și geacul. Se aprind luminile de ancoră. 18.15. Se ordonă echiparea în ţinuta nr. 2 și adunarea la puntea centru. Comandantul superior al marșului dă citire ordinului comandantului marinei militare prin care felicită întregul echipaj, pentru îndeplinirea misiunii și modul de comportare în escala venezueleană. 18.30. La puntea centru se întinde ecranul și

se dă un ciclu de filme documentare. Pe asta n-o mai aveau piraţii, așa că, oricum li se pot acorda circumstanţe atenuante. Este din nou noapte tropicală și din nou timpul se dilată la infinit până la anularea de sine. Exist într-o fantasmagorie de chipuri și fapte, de peisaje și întâmplări care mi se înșurubează în creier, torturându-mă cu un sadism diabolic. Cine n-a fost la tropice, n-a simţit nicio dată cum se insinuează nebunia.

Vineri 7 mai. 06.30. Sunt pe punte, unde pescarii au fi gurile răvășite de febra victoriilor repetate. În ghiordele se zbat zeci de pești roșii sângerii, crabi, pești ventuză, un fel de șarpe de mare, un pește asemănător știucăi. Încercăm za darnic să le stabilim identitatea după „Larousse". Sunt acolo și cei mai puţin pescari. Comandantul navei a primit un al bum al Mării Caraibilor. Îl răsfoiesc cu doctorul și stabilim că peștele roșu cu ochi de bazedovian înrăit se numește cebasă. Citesc Ivasiuc și citesc „Ziua cea mai lungă a Japoniei", fără să mă pot apropia de dorobanţii mei și „Cronică Eroică".

Alarmă. Un cuter! Ceva care frânge monotonia orelor toride în care te lichefiezi sub cerul de plumb topit. Cu tenii virează în jurul nostru. Are vela prinsă în husă pe ghiu, apreciez că este un foarte frumos.9 m și spre mirarea noastră acest *NAAJ* este din New-York. 17.00. Adunare de partid. La cazarma elevilor unde ne antasăm cu apele curgând șiroaie pe noi, se dezbate escala din Venezuela. 18.05. Se coboară pavilionul și geacul. Se aprind luminile de ancoră. Noaptea tropicală ne înfășoară în tentaculele ei de mătase. Este timpul și cazul să-mi fac un rechizitoriu aspru. Peste două zile se împlinesc 99 de ani de la declararea Independenţei, sau mai exact 99 de ani de când România reintră în istoria europeană ca stat suveran și independent, plătindu-și libertatea cu sânge.

Do mulţi ani lucrez la „Cronică eroică" și iată, de mai bine de două săptămâni n-am mai scris un rând. Am văzut în Venezuela cum artiștii celebrează în bronz, culoare și cuvânt independenţa lor, cum statul a închinat făuritorilor independenţei mauzolee și statui, cum viaţa spirituală contemporană este mareată de acest act definitiv și definitoriu pentru o naţiune. De fapt facem acest drum să omagiem bicentenarul independenţei Statelor Unite. Mai exact, ideea de independenţă și suveranitate, idee mereu vie și fecundă, idee matrice, indiferenţ pe ce latitudine și meridian se sărbătorește. Am abdicat de la rigorile programului care mă fixa la masa de lucru ceasuri în șir. Câte o dată îmi vine să cred că mi-ar fi fost mai ușor să port arma sub redutele Plevnei, decât să migălesc luni în șir prin noianul de fișe; prin registrele istorice ale regimentelor scrise cu caligrafia unor furieri pedanţi ai anilor 1877 – 1878; ori prin vraful de tomuri contemporane eroilor mei, unde se ţes atâtea interese opuse unele altora, toate de parte de interesele poporului meu. Mi-am luat obligaţia faţă de mine însumi să restitui contemporanilor adevărul asupra acelei epoci pe care-o consider fundamentală pentru istoria modernă a României și iată-mă ca cel din urmă scelerat abandonându-mi datoria, pentru soarele torid care ne pigmentează epiderma, transformându-ne într-un fel de carpato-metiși daţi cu cremă Gladys și lustruiţi la două perii. Recunosc că zona subecuatorială din

punctul de coordonate φ = 11°58’ N și λ = 72°23’ W, Situată în golful columbian Sud Cabo la Vela, nu este propice efortului la manuscris, nici chiar atunci cinci ventilatorul refegist cu 180 grade libertate de mișcare, silenţios și eficace, merge la regim plin. Cerul de noapte este las civ. Desfășoară de sub orizont tapiserii în falduri ușoare, străvezii, cu imense desene nonfigurative schiţate de un pictor fantast, din pensula căruia s-au scurs miriade de stropi de aur: stelele. Apele sunt fosforescente. Poartă în ele lumina misterioasă a lunii, care-și exercită magia pe aceste punţi unde visăm dragostea. Apă 78°. Combustibil 60%. Pornesc în excursie spre Cartagena, port columbian la Marea Caraibilor, capitala departamentului Bolivar. Cabo la Vela, Punta Castilletes, Punta Manavere (far); Bocas de San Juan; Riohacha (far), coasta se arcuiește ușor spre Vest până la Los Ancones, recunoscut după vârful El Mojan. Un golf care se deschide la Sud, formând delta lui Rio Magdalena. Dincolo, spre S.W: Puerto Columbia, Punta del Morro del Diablo; Volcan de Tierra Fume (toponimie-legendă), Cerros Morritoș și, Bahia de Cartagena, vegheată de insula Tierra Bomba. Aici marea este plină de bancuri de nisip, adevărate capcane pentru navigaţie: Bancos Salmedina; Nekomis Bank; Bancos del Tesoro și insula Tesoro (piraţi, naufragii, eșurări, lupte la cuţit și etc.) Cartagena. Port popas, punct terminus al drumului smaragdelor și aurului, fondat la 1533 de Don Pedro de Heredia, întărit de Don Gonzalo Jimenez de Quesada, cu ceritorul crud al platourilor Cundinamarea și neobositul căutător al ţării Eldorado. De fapt acest Eldorado a fost descoperit de un ofiţer al lui Heredia, portughezul Joao Sezar, ţinut aflat în Cordillera apuseană, pe valea râului aurifer Cauca, regiune care în patru secole de exploatare a dat Spaniei 1.500.000 kg de aur, parte ajunsă în tezaurul regilor prea catolici, parte în tavernele unde-l aruncau flibustierii, parte în buzunarele corsarilor majestăţii sale britanice, de tipul și talia lui Francis Drake și prin el în lăzile-tezaur ale Elisabetei. Cărţile spun că este unul din cele mai interesante orașe din America de Sud. Centru tradiţional de cafea din Sierras, platină, banane, aur, piei, tutun, bumbac, pește și fructe ca și produse petroliere de la rafinăriile din Barrancabermaja.

Navigatorul răsfoiește *South America Pilot* voi. IV, *First ediţion* 1969. Cum noaptea este ucigătoare, născătoare de fantasme, trecem să studiem Ocean *passages for the World,* acel cuprinzător document al drumurilor oceanice în lume. Hoinărim aiurea și ne oprim la *Sailing vessel routes,* drumuri recomandate pentru nave cu vele. Crucea Sudului se lasă ușor peste continent și de jur împrejur foșnește hula.

Sâmbătă 8 mai. 06.30. Deci vom saluta pământul Columbiei. Castilia de aur. Noua Granadă. 06.30. Pornit girocompasul. 08.10. Se execută lucrări în afara bordajului și în arboradă. Parcă nicicând n-am așteptat clipa virării ancorei ca astăzi. Vântul se întărește vizibil. Ros de remușcări stau la masa de lucru legănătoare și, smulgându-mă din timp mă în torc la Plevna anului 1877. Efortul este dureros la propriu.

Simt cum se sfâșie ceva în interior. Fac abstracţie de tot ce mă fascinează la

bord. Fac abstracţie până și de lozincile lui Bill, lipite lângă nasul meu. Apoi aflu de la comandantul na vei (cum naiba am ajuns pe comandă) că va executa o plecare cu vele de la ancoră. Este o manevră complexă, care bine executată poate deveni o bijuterie de artizan scrupulos. Ori cum la 11.40, sunt pe punte. Se dă semnalul „pregătiţi nava pentru marș”. Gata cu seminarele, gata cursurile, soneriile răsună strident și echipajul năvălește la posturi. 11.45. Începe manevra de plecare de la ancoră, cu vele. Găsesc în carnetul meu de buzunar o notă purtând titlul „Activităţi culturale organizate în Venezuela – ultima perioadă”. Caligrafie perfect simetrică. Desigur este nota pe care-o caut de la plecare, dată mie de atașatul cultural din Caracas, Ion Turturică. Știu că velatura navei trebuie să fie braţată în așa fel încât la smulgerea ancorei, nava să abată în bordul opus bordului în care a fost fundarisită ancora. Avem fundarisită ancora din babord.

Nava trebuie să abată în tribord. 11.50. Vergile se braţează la semn. Asta înseamnă că se vor întinde focurile. Se lucrează rapid. 12.00. Se începe manevra de virare a ancorei din ba bord. Aștept cu toată fiinţa momentul smulgerii ancorei din nisip. Acum. O smucitură ușoară. Bompresul girează lent pe linia coastei. Vântul prinde velele. Pe cele din farul prova.

Apoi pe cele din farul centru. Totul cu foșnete puternice, cu aulitul surd al sarturilor, cu gâlgâitul apei sub chilă. 12.05. Terminat manevra de virare a ancorei din babord. Plecăm în marș cu vele spre portul Cartagena-Columbia. Vântul din E. cu 10 m/s. 12.30. Terminat manevra de întindere a velelor. 13.45.

Vântul se rotește la dreapta. Îl avem din pupa tribord 2 carturi. Portavocile electrice cheamă echipajul la braţatul arborelui centru. Se braţează vergile 1 cart la babord. Viteza navei 7 noduri. Vântul din N.E. Cu 11 m/s. Sunt semne preves titoare de furtună. Marea se acoperă cu berbeci. Sarturile fiuieră. La 15.30 vântul ajunge la 14 m/s. Viteza navei crește la 8,5 noduri. Avem valul dinapoia traversului, din tribord. În cepe dansul. Nava ia benzi cuprinse între 5 și 10 grade. Mare de gradul 4. Nimeni n-a scris un roman document în Marea Caraibilor, pe un velier care ia benzi de 10°, pe o mare de gradul 4 în largul coastelor columbiene. Vântul trece prin harpa eoliană în care se transformă arborada, începându-și, a cita oară, „simfonia neterminată”!! Pulberea fină de apă smulsă de pe creasta valurilor îmi impregnează porii cu gra nule microscopice de sare. Curierul de serviciu verifică amararea obiectelor mobile și obturarea navei. 16.17. Se ordonă amararea tuturor obiectelor mobile din cabine și cazărmi, precum și montarea de *ţintebine.* 17.37. Începe manevra de strângerea zburătorilor. Valurile încep să depășească copastia. Este ora magică în care lumina se transformă în procesiuni de umbre misterioase, când apa își părăsește identitatea receptând culorile fundului, când spaţiul în care navigam devine ireal și când ne cufundăm în acel timp fără timp dinaintea apariţiei constelaţiilor. 18.20. La puntea centru se dă un montaj literarmuzical dedicat zilelor de 8 și 9 mai. Magia cosmică se transformă brusc într-o magie a forţei spirituale, dominată de un comandament, de aici numindu-se România. Berete albe, pan glici fluturate de vânt, tricouri marinărești, Alecsandri și

Coșbuc, vântul care pocnește în vele, foșnetul puternic al valurilor care se văd

ţâşnind mai înalte decât copastia, constelaţiile şi don Tomiţă agăţat de *ţintebine* cântându-ne „La noi”.

Sărbătorim Independenţa în Marea Caraibilor, pe mare de gradul 5 spre 6 şi vântul urcând spre 18 m/s. În Patria pe care-o cântăm şi iubim, aici o iubim cu o dragoste sfâşietoare şi dureroasă, este ora 02.30. Ce priviri întreabă stelele unde suntem? Mugetul înfundat al valurilor. Nu-mi place de loc această mare torturată de sufletele tuturor chinuiţilor şi schin giuitorilor, bântuită de spectrul lăcomiei, de adevărurile ei crude cu piraţi şi cuceritori sălbăticiţi de pofte neîmplinite, cu m-au fragii misterioase şi rechini asasini. Este cazul să mă pregătesc pentru o noapte albă.

Duminică 9 mai. Perdelele flutură. Mobilierul scârţâie. Arborada se tânguie. Omuleţii verzi îşi fac probabil de cap prin lumea undelor cosmice. Există pe fiecare velier un fel de duh al mării, care iese în nopţile cu furtună şi bântuie punţile, atingând sarturile, ori smucindu-le cu isterie zăcută, pentru că toată nava este plină de zgomote ciudate, dincolo de bubuitul valurilor în cocă, dincolo de zgomotul plăcilor de oţel solicitate de ruliu şi tangaj. Este ora 02.45. Cred că luăm benzi de 10 – 12 grade. Este inutil să încerc una din poziţiile „somn pe mare rea”. Lumina discretă de la căpătâi umple întunericul cleios închis ermetic cu obturatoarele grele din oţel, cu contururile obiectelor familiare din cabină. Este inutil să zac în aerul slinos şi răpănos din cabină. Ucid câţiva carcalaci. Îi ucid cu sadism, după ce-i vânez ţinându-mă greu pe picioare, diavolii ăştia spurcaţi (am interceptat unul urcându-mi-se de pe piept pe gât) se simt ca acasă pe mare rea şi asta mă radicalizează. Bill doarme cu puiul de pernă cadrilat strâns în braţe. Ies pe puntea animată de umbre şi ordine.

Mircea ia benzi de 12°. Catargele vibrează. Toată nava vi brează. Vântul bate în rafale care ating 20 m/s. Oamenii stau agăţaţi de *ţintebine.* Puntea fuge de sub picioare. Marea vuieşte. Spuma valurilor sare peste bord. Noapte neagră tărcată de spumă, noapte plină de gemete şi scrăşnete, de ţiuitul vântului şi plesnetul velelor. Desigur: „gabierii sus”! La trinchet urcă în arboradă elevul caporal Luţaş Gheorghe şi soldatul Nae Constantin. La arborele centru fruntaşul Lupa Ion şi soldatul Nicolae Valeriu. Siluete negre proiectate pe cerul caraib, pendulând deasupra mării în mişcarea de metronom a catargelor. 03.25. Începe manevra de strângerea contragabierilor. După cinci minute contragabierii sunt strânşi în strângători. Furtună bezmetică şi nebună. Vântul mătură punţile.

Noaptea vibrează, se tânguie, vuieşte, lame de pulbere lichidă ne taie obrajii, ordinele se succed ordinelor, arborada este luminată cu proiectoarele care taie pârtii albe în smoala clocotindă din jur. Sus de tot, la rândunica mare şi rândunica trinchetului, ca şi la zburătorul mare, rafalele se căznesc să sfâşie velele. Se ordonă armamentelor de la rândunici să urce în arboradă şi să strângă velele. Pocnete de fibre care se în tind la limită. Se rup strângătorii. Rândunicile flutură nebune.

Se zbat în rafale, accentuând benzile navei. Soldatul Petcu Gheorghe din Făcăieni-Ialomiţa, în viaţa civilă optician la întreprinderea optică română, a venit la

marină voluntar. Are rol la rândunica arborelui centru și anume la verfafor, ceea ce înseamnă extremitatea vergii, acolo de unde începe cerul și dedesubt, marea. Urcă pe sarturile care se balansează puternic, împreună cu soldatul Marin Tudorică și elevul caporal Abaianţov Dumitru, după cum se caţără lipiţi de sarturi cei din bordul opus și armamentul rândunicii trinchet. Rafalele se căznesc să-i arunce în mare. Ajung la vergă. Verga se clatină. Zăngăne. Dedesubt marea înspumată. Armamentele se desfășoară pe vergi. Încep lupta cu velele, caro li se smulg din mâini, care-i plesnesc peste piept, ori peste obraz, care-i trag după ele și nimic nu se află în jur decât hăul negru vârstat de spumă dedesubt, cerul hăituit de vânt deasupra, fâșia de lumină a proiectoarelor, apoi nava, ca o pată sumbră legănându-se puternic când într-un bord când în altul și iarăși vântul încercând să-i smulgă de pe ţapapii, ori măcar să-i dezbrace de puloverele prin care trece ca prin sită. Știu că acolo sus se dă o luptă dramatică între spaimă și datorie, între spiritul de conservare și sentimentul apartenenţei la echipaj, între mândrie și lașitate, știu că orgoliul marinarului va triumfa și până la urmă armamentele rândunicilor vor coborî și vor intra în front, pentru că niciun marinar n-a căzut niciodată din arborada lui *Mircea,* ordinele sunt date spre a fi executate și demnitatea marinarului stă tocmai în executarea lor exemplară. Știu de asemenea că unii dintre băieţii aceia gata să fie smulși de furtună, vor deveni ofiţeri de marină, unii poate se vor reîntoarce la *Mircea* ca instructori și desigur vor povesti viitorilor lor elevi cum au învins ei rândunicile în noaptea asta cumplită; iar alţii, militarii în termen, se vor întoarce la vetrele lor și amintirea acestei nopţi va rămâne ca cea mai teribilă aventură a unor vieţi terestre și eminamente obișnuite.

05.25. Vântul a sfâșiat rândunica mare, rândunica trinchet și a rupt strângătorii zburătorului mare. Velele sfâșiate flutură bezmetice pe vergi. Armamentele rândunicilor se reculeg. Le tremură picioarele de efort și sleială. 05.30. Soneriile dau deșiteptarea. Se ordonă pregătirea echipajului pentru lucru în arboradă. Ceisumbru. Mare răscolită de furtună. 05.52. Începe să se rupă zburătorul mare. Cu un ţipăt prelung de fiinţă vie și conștientă de existenţa ei acolo sus, pe vergă. Din nou portavocile electrice. Din nou „apelul, raportul”. Din nou „gabierii sus”. Din nou: „sus”! Arborada lui *Mircea* se populează în asalturi succesive și rapide. Echipajul se caţără pe sarturi, de pășește gabiile, urcă pe catargele care se balansează puternic și desfășurându-se pe vergi începe lupta cu vântul și velele.

De data asta are un aliat puternic. Lumina zilei. 06.27. S-a terminat lucrul în arborada. S-au strâns și înfășurat rândunicile și zburătorii. 06.45. Vântul din direcţia N.E. Bate în rafale până la 20 m/s. Se face inventarierea stricăciunilor din arboradă și se consemnă în „Jurnalul de bord”: 07.10. Din cauza vântului puternic care a bătut în rafale până la 20 m/s s-au rupt strângătorii de burtă de la zburătorul mare, apoi s-au rupt velele zburător mare pe cusătură, velele rândunici pe o porţiune de aproximativ 7 m pe cusături și grandeea de învergare. 08.00. Nava în marș cu vele în punctul de 11°14 latitudine nordică și 75°09 longitudine vestică. Vânt în rafale până la 18 m/s. Viteza navei = 8 noduri. Nava ia benzi până la 18°. Mă încăpăţânez să lucrez. Am capul mare de nesomn, limba cleioasă, toate alea fug de colo, colo

pe birou, fișele sunt vraiște, dar dacă nu scriu o singură pagină măcar, înseamnă că Marea Caraibilor m-a anulat și în general nu suport să fiu anulat. Nu văd de ce băieţii de azi-noapte au putut să se caţere la rândunică pe verga clătinătoare, gata să fie smulși de pe ţapapii și eu nu pot să-mi onorez profesia la acest birou ciudat, care are proprietatea de a-mi dispărea de sub hârtii, ca să revină depășindu-și orizontalitatea, căţărându-se impertinent spre un pol imaginar și mereu de la început, cu o tenacitate dură și încăpăţânată. Pot fi și eu dur și încăpăţânat.

„30 august ora 14,59". Mă întorc grăbit în vâlceaua unde s-a format coloana de atac a diviziei a 4-a. Colonelul Anghelescu își inspectează trupele. Simt mirosul trupurilor bărbătești, al efectelor, aud murmurul dorobanţilor și infanteriștilor de linie, mă gândesc la istoric și la felul cum se interpretează ea: la Ayacucho, generalul Sucre a comandat opt mii de sol daţi, spaniolii i-au opus nouă mii, lupta a durat câteva ore și de aici au curs legendele și tomurile de studii, apoi s-au născut monumente gigantice turnate în bronz și solemnele lecţii naţionale. Lupta batalionului 2 vânători atinge limitele sublimului, maiorul Candiano-Popescu, ori vânătorul Grigore Ion din Mihăești-Prahova, merită împreună cu tragicii Șonţu și Mărăcineanu bronzul și nemurirea, istoria lui 1877 este demnă de o epopee în marmoră. Independenţa ne-a costat zece mii de bărbaţi, știinţa perspectivei nu aparţine numai artelor plastice și când nava ia benzi de 18 grade este mai greu să pierzi din vedere esenţialul. *Querido mi-o* haidem pe punte, acolo este vântul caraib și asta face bine la ficat. 14.30. Se strâng toate velele. Se pornește motorul principal. Acum să vezi dans. Se ia drum adevărat 130° pentru a ușura echipajului munca de înfășurarea velelor. 15.00. Se ia legătura prin radiotelefon cu pilotajul din Cartagena. 15.30. Se ordonă „manevra prova la post". Se pregătește ancora din babord pentru fundarisit și se începe manevra de aterizare pe punctul de ancoraj.

Avem un avans de 17 ore și 30 minute faţă de grafic, avans pe care-l vom consuma la ancoră în preajma Cartagenei, aflată undeva, aproape, sub orizont. 15.45. Stopat motorul, se pune înapoi și se fundarisește ancora din babord. 19.00. Mare par tidă de pescuit la pupa. Rangul 2 Dediţa a prins un superb pește-sabie tăvălit într-o poleială de argint strălucitor. Și cul mea, se prind stavrizi. Ori poate nu sunt stavrizi, chestiunea rămâne în suspensie, singurul lucru cert este că vor fi trecuţi la plită și de aici în colo existenţa lor va sfârși lamentabil într-un sos de mujdei ardeiat. Hulă puternică propice meditaţiei optimiste.

Luni 10 mai. La Timișoara trupele în uniformele tradiţionale purtate și la parada Victoriei în 1878, cu penaje multicolore la pălăriile vânătorilor și chipiele ofiţerilor, cu roșiorii și călărașii în superbele lor dolmane zmeurii ori albastre, se aliniau pe bulevard între catedrală și teatru. Acolo unde astăzi se află fântâna arteziană era un chioșc unde luau loc autorităţile civile și doamnele acestor autorităţi, muzica și generalul comandant al garnizoanei, călare, cu statul lui major.

Corso era plin de lume, sunau trompeţii apoi cavalerii ordinului „Mihai Viteazul" deschideau parada purtând pelerinele lor albe și gugiumanul voievodal. Totul era plin de culoare, trecea o boare aspră peste sufletele noastre de copii când au zeam cadenţa trupelor, huruitul tunurilor și miile de copite ale cailor cavaleriei ţăcănind

pe pietrele caldarâmului acoperite cu un strat subţire de nisip. Mama era frumoasă și aprigă, tata își purta falnic mustăţile de palikar și întotdeauna hainele noi mă incomodau, ori pocneau pe la cusături. Unchiu' Mișu și unchiu' Tică arborau și ei ţinutele cu panașe, epoleţi cu fir de aur și tunici încheiate la două rânduri de nasturi, gen 1877, tradiţia militară a familiei mă incinta, bunicul punea pe pipet „Crucea trecerea Dunării", apoi ne duceam la Cimitirul eroilor unde erau îngropaţi la linie o mulţime de soldaţi zuavi din armata franceză, cu nume arabe, făcând corp aparte de locul unde erau îngropaţi soldaţii români; ori cei ai armatei austro-ungare și germane. Când ajunsesem în cursul superior al liceului „C. D. Loga" sufeream de o gelozie totală în ziua de 10 mai. Colegele noastre de la „Carmen Sylva" erau cu ochii numai la chipiele ofiţerești, la luciul săbiilor, dar mai ales la mustăcioarele cavaleriștilor, magnifici sub căciulile cu subarbe aurite, în dolmanele cu brandenburguri, care-și zăngăneau pintenii și săbiile cu o nonșalanţă plină de farmec viril. M-a pus naiba ca azi-noapte și așa am stat la ancoră, să citesc o carte de o violenţă șocantă și derutantă „Massacre a Amman". Simt cum îmi zbârnâie nervii. Toată seara și noaptea de câte ori am ieșit pe punte, am avut în pupa un spectacol unic. Cartagena sub cerul tropical. Adică linia joasă a coastei, abia delimitându-se de marea, aici de culoarea minerală a smaragdului, zidurile crenelate ale orașului vechi, încenușite, masive și ursuze și pe o limbă de pământ siluetele zvelte ale hotelurilor turn – apoi franjurile unei linii subţiri de cocotieri.

Tierra Bomba, o insulă cu o ghebă desenată în tușe groase și sentimentul unei lumi stranii, o lume ieșită dintr-un film exotic de epocă. Înserarea pe latitudinea de 11° practic nu există. A fost o dungă de cer zmeuriu pe care s-au proiectat panașele cocotierilor, apoi a fost un cer verde opac în spatele Cartagenei, apoi a căzut noaptea tropicală scânteietoare și densă, tivită cu ghirlande de lumini și ici, colo, cu siluetele iluminate ale blocurilor turn locuite. Peste noapte marea s-a calmat. Vântul a căzut. La 05.00 sunt pe punte în aerul salin, mirosind ciudat a nisip și vegetaţie, a mii și rădăcini putrezite în apă.



EXOTICA CARTAGENA!

Luni 10 mai la orele 05.05 pe *Mircea* se dă comanda „carturile de marș și manevra ancorei, la posturi". Cartagena primește lumina din plin. 05.20. Lanţul ancorei a fost virat cu tot tacâmul de rigoare: stropii de apă sărind pe punte, scrâșnetul vinciului, mâlul plin de cochilii de pe braţele ancorei, soldatul care comunică la comandă cât lanţ mai este la apă și desigur secundul și șeful de echipaj care conduc manevra. Mașina „foarte încet înainte".

Virăm și ne apropiem cu grijă de geamăndura care marchează Bancos de Salmedina. Echipajul poartă ţinuta cu tricou și beretă albă. S-a aliniat în ambele borduri. Servanţii de la aruncătoare și-au ocupat posturile pentru salutul naţiunii.

Marşul lui Mircea devine marţial și cu fiecare cablu parcurs peisajul își dezvăluie farmecele lui exotice. Curentul poartă pe lângă borduri alge cu frunzele ca ferigile. Peste mare plutește o pâclă diafană din care se decupează coasta, velele albe ale bărcilor de pescuit, siluetele unor forturi care domină intrarea în lagună. Între noi și soare, marea, placă de plumb lichid care ne arde ochii. Temperatura este de + 32°. 06.30. Se ia legătura prin radiotelefon cu pilotajul din Cartagena. Fac eforturi să-mi conjug lecturile cu peisajul care mi se desfășoară radios sub priviri. În babord, orașul care se arcuiește probabil spre interior, dominat spre nord de o fortăreaţă vastă. O limbă de pământ joasă, pe care se ridică blocurile turn. O intrare în lagună, Boca Grande, pânză de apă verzuie care desparte peninsula cu hoteluri de Isla de Tierra Bomba, sub care știu că se află blocurile de stâncă aruncate acolo de spanioli, ca să interzică navelor inamice intrarea în lagună, în 1741 după; atacul orașului executat de amiralul Vernon. Tierra Bomba.

Pământ înalt, ondulat, purtând două cocoașe la centru, care cad ușor spre partea de sud. Se termină cu o peninsulă acoperită de cocotieri de o infinită poezie. O altă intrare în laguna Boca Chica, lată de 200 de yarzi, singurul loc de acces spre port venind de pe mare, dominată pe Tierra Bomba de Castillo de San Fernando și pe celălalt mal, tot o peninsulă joasă, acoperită cu vegetaţie luxuriantă, comandată de Fuerte de San José, un fort încă ameninţător, cu parapetele, crenelele și bastioanele întreţinute perfect. Se văd prin binoclu laguna, cocotierii, bărcile cu pescari negri și fără niciun efort existau într-o istorie care și-a pierdut sensul temporalităţii. 1572 aceeași mare verzuie, cocotieri pe coastă, forturile armate, cu garnizoanele în alarmă (costaseră viaţa a mii de sclavi care lucraseră la ridicarea lor sub bici) și poate chiar în acest punct unde *Mircea* se leagănă ușor așteptând ofiţerul de legătură șt pilotul, cele două galioane ale Piratului de Fier, Francis Drake. *Pașa* și *Lebăda care* abordează un galion al majestăţii sale catolice, după ce expediţia asupra orașului Nombre de Dios (Panama) ieșise puţintel șui. Se aruncă ghearele de pisică. Se trece pe galion sub privirile neputincioase ale celor din forturi. Se extermină echipajul. Piratul de fier este numit de spanioli *El Draque.* 07.00. Din lagună iese o șalupă care vine spre *Mircea* cu toată viteza scoţând spumă de sub chilă. Face un rondou strâns. În șalupă sunt doi ofiţeri din marina columbiană și un civil care ne strigă „Bine-aţi venit". Se stopează mașinile. Francis Drake s-a întors în Anglia încărcat cu aur, apoi a executat cel de al doilea ocol al Terrei, după ce la 20 septembrie 1519 escadra lui Fernando Magalhaes-Magellan ieșise din gurile Guadalquivirului și pusese provele pe insulele Canare, plecând să găsească insulele Mirodeniilor prin vest. Căldură cumplită. Spre sud coasta se înalţă lin, este acoperită de păduri luxuriante, descrie un foarte vag arc de cerc spre mare, după care, la 20 de mile spre sud, a ancorat flota lui Jean Bernard Louis Dejean, baron de Pointis la 7 aprilie 1697, flotă compusă din bastimente de război ale Regelui Soare, dar și din navele flibustierilor francezi din Antile.

Fuerte de San José a fost atacat prin surprindere din această pădure catifelată, în frunzișul căreia cârâiau papagalii. Bătrânul căpitan spaniol Sanchez Ximenez se va fi plecat peste crenelele încenușite și va fi văzut liniile dense ale asaltatorilor

francezi, soldaţii în uniformele lor colorate și grupurile flibustierilor urcând la asalt cu cuţitele în dinţi. Flota lui de Pointis și a guvernatorului francez din Antile, Ducasse, intră în lagună, apropiindu-se de cetate la bătaia tunurilor. La 3 mai Ugnes de Las Rios, guvernatorul spaniol, capitulează. De Pointis, apoi flibustierii, jefuiesc Cartagena sistematic. Prada este uriașă. Ofiţerul columbian și secretarul nostru de ambasadă urcă la bord. Marea este de plumb lichid. Ne frige retina. Stopăm mașina. 07.17. O altă șalupă iese prin Boca Chica. Acostează în tribord și pilotul urcă la bord. *Mircea* ia drum de intrare în lagună. Bompresul alunecă lin spre gura verde a lagunei. Se văd bine cocotierii cu coroanele vânturate de briză, nisipul auriu al plajei de pe Tierra Bomba, blocurile de piatră ale lui Fuerte de San José, crenelele, cazărmile și donjoanele. 07.27. Dublăm primele geamanduri de intrare în lagună. Apele sunt verzi, opace și dense. Un fel de fluviu vâscos verde cenușiu în care colcăie viaţa. Prin borduri se scurg crengi de arbori necunoscuţi și alge. Echipajul este la front în ambele borduri. Armamentele aruncătoarelor stau gata. Comandanţii în alb sunt pe dunetă cu pilotul, ofiţerul de legătură și funcţionarul de la ambasadă. Alunecăm lin sub un clopot de aer fierbinte. 07.30. Intrăm între faruri. Suntem între cele două forturi, totul este ameţitor și dens cu toate că de jur împrejur domnește o pace biblică. Câţiva pescari negri în luntrile lor călăfătuite, palmieri, colibe, poate turistice pe Tierra Bomba, luxuria pădurilor de un verde provocator și imperativ, apoi laguna. Șenalul balisat. În babord zeci de meandre înecate în vegetaţie, zeci de insule și insuliţe într-o liniște absolută sub cerul torid. În tribord coasta continentului. Palmieri. Clădiri izolate. Rezervoarele argintii ale unui depozit de benzină. În prova, Cartagena. Dincolo de ea, masiv, ursuz, ridicat în valuri de piatră cenușie, cu parapetele rectangulare. Castillo de San Felipe de Barajas. Cocotieri. Palmieri regali.

Un petrolier care ne trece prin babord salutându-ne cu pavilionul. *Albisola,* Savona, Italia. Un cuter evoluează graţios. Suntem în Bahia de Boca Chica. Urcăm spre Bahia de Carta gena. Apă nisipie. Crengi în derivă. Șalupa *„Ista Fuerte”,* echipaj de negri și metiși, care-a adus pilotul a dispărut spre Cartagena. Navigăm ușor ca o alunecare în vis. Și ca o trezie din vis, incertă, când ai ajuns noaptea într-un loc fabulos, căruia nu-i ghicești identitatea și dimineaţa lumina plină a soarelui îl dezvăluie brusc și surprinzător, Cartagena se naște din depărtare și pâclă cu o lentoare rafinată, așa cum se nasc toate porturile de care *„Mircea”* s-a apropiat în acest voiaj: incredibil. 08.40. Cea dintâi salvă de salut de la *Mircea.* De data asta velele sunt strânse pe vergi, marinarii aliniaţi în bor duri nu-și ţin cuţitele în dinţi și securile în mână, nu poartă bărbi, nu sunt chiori, știrbi și sălbatici, norii de fum de la gura aruncătoarelor se ridică pașnic în cerul torid și de la staţie răsună solemn imnul naţional columbian. Intrăm trăgând salve în Bahia de Cartagena. În babord Boca Grande, ieșirea la *Mar Caribe* închisă de Escollera, bariera artificială din stânci aruncate în mare. În prova babord pe o peninsulă joasă împinsă în lagună, Baluarte de Castillo Grande, a cărui artilerie trăgea foc încrucișai cu Baluarte del Manzanillo situat pe o peninsulă lungă venită de pe continent, a doua poartă a Cartagenei, ambele forturi putând fi sprijinite de Fucrte de San Sebastian del

Pastelillo aflat în fundul portului. În babord sunt câteva limbi de pământ amenajate pentru sporturi nautice. Cuiere și yachturi, șalupe oceanice de pescuit sportiv, linii albe și graţioase, cluburi moderne și palmieri. O zonă militară, docuri, nave militare la ancoră, un velter-școală alb, dincolo de ele limba de uscat numită Boca Grande cu Zona Hotelera, alte lagune care intră în uscat, apoi salvele de răspuns, orașul vechi, citadela, turlele bisericilor și la 08.45 comandantul navei or donă „la posturile de manevră pentru acostare cu tribordul".

Două cheuri, magaziile portului, muncitori negri, un remor cher gata să ne ajute. *Pedro Romero* se face 09.10, manevra de acostare este dificilă, intrăm între cele două cheuri ca să ne legăm cu tribordul, se bate bandula și se dă la mal parâma din prova tribord. În prova avem nava *Caracas* din La Guaira.

În pupa *Sachsenstein* din Bremen, Germania Federală. Întrăm în purgatoriul obișnuit. Dispariţie la cabine pentru a nu stânjeni ceremonialul primirii ambasadorului, așteptarea poș tei și pregătirea pentru vizitarea orașului. Programul primit prin radio a fost repartizat echipajului. Listele cu ofiţerii și elevii care participă la diferitele ceremonii și întâlniri protocolare au fost întocmite. Pișta Hosciuc este iarăși în alertă.

09.25. Sosește la bord ambasadorul României în Columbia, Dumitru Moianu. Imnul de stat, marea ridicată la arborele centru, onorul, raportul. Ambasadorul, comandantul marșului și al navei pleacă de la bord pentru vizitele protocolare. 10.12.

Pleacă delegaţia de elevi care va depune coroane de flori. La bord încep lucrările în arboradă, pentru remedierea stricăciunilor făcute de furtună. Totul a fost ca într-un film exotic de epocă. Am sentimentul că aici întâlnesc din plin lumea pe care-am căutat-o în imaginaţie. Cu toate că ventilatorul merge la viteza maximă în cabină este o căldură infernală. Și de data asta avem noroc. Bordul nostru dă spre lagună, așa că stăm cu hublourile deschise. La cheu patrulează soldaţi columbieni din poliţia navală. Bandele de teroriști au răpit un lider sindical, guvernul nu le-a plătit despăgubirea cerută și liderul a fost înapoiat făcut ciur și mort de-a binelea. Docherii negri lucrează la ralanti. Se încarcă *Sachsenstein.* 10.35. Niciun semn că ar fi venit poșta. Apare Bill cu mutră de conspirator. Aduce pliante și ziare turistice șterpelite de la tovarășul protocol. Perfect. Ne facem o idee exactă despre Cartagena.

Pe unele din adresele lăsate acasă, în loc de Cartagena este trecut portul columbian Barranquilla. Trebuie să sensibilizez pe cineva de la ambasadă, pentru a se aduce corespondenţa din Barranquilla. În parcul Getsemany are loc ceremonia de punerii de flori, cu o amploare deosebită. Un batalion de cadeţi marinari columbieni, guvernatorul, oficialităţi, două fanfare, public, defilarea cadeţilor și a elevilor noștri, ţinutele albe de ceremonie, flori. *Mircea* se află în punctul Terminal, ori *Ship Terminal.* În stingă avem cartierul Manga, apoi Laguna de San Lazaro, dincolo de ea cartierul Getsemany, apoi orașul vechi, cartierul San Diego, vechile ziduri ale orașului, faleza și… Mar *Caribe.* Cald. Până la dezintegrare. La 11.35 se întorc ai noștri și ambasadorul, apoi vin oaspeţii columbieni cu contraamiralul

Hector Calderon Salazar și „gob*ernador*” *Alv*aro De la Vega. Între cei prezenţi este și căpitan de navio Gerardo Polacuia, comandantul DRC *Gloria* nava-școală a marinei columbiene, care va participa la regata Bermuda-Newport. 15.15. Iadul. Îmi ard creierii. Ne urcăm în autobuzele Școlii navale pentru un tur al orașului. Un detașament de elevi pleacă la o partidă de voley. Ofiţerul de legătură mai are încă patru fraţi și toţi sunt ofiţeri de marină. Portul este închis. Are gardă puternică. Ieșim pe poarta păzită cu străşnicie. Suntem la extremitatea sudică a cartierului Manga, case mizere din scânduri, dărăpănate și infestate de o mulţime leneșă, care stă la umbră. Trecem laguna și ne îndreptăm prin cartierul Pie del Cerro, spre fortăreaţa care domină peisajul. Apar vilișoarele. Curţile cu palmieri. Metiși, albi, mulatri, amerindieni foarte rari, un vânt uscat răscolește panașul palmierilor, orașul este jos, ca și când n-ar vrea să se ridice dincolo de pal mieri, curţile sunt luxuriante, vântul poartă hârtii și resturi menajere, un miros gros, fermentat stăpânește străzile, apoi, brusc, într-o zonă contorsionată, escavată pentru a se clădi pe sine, fortăreaţa San Filipe. Orașul se ţine departe de zidurile masive, mii de tone de piatră clădite după tehnica apă rării secolelor XVI, XVII și XVIII, cu escarpa abruptă, cu șase rânduri de ziduri care se etajează oferind apărătorilor șase etaje de foc, cu bastioane care ţin sub foc încrucișat curtinele, o construcţie gigantică în piatră, inexpugnabilă, având deasupra colosului din stâncă donjoanele și reședinţa guvernamentală. Lumina de plumb cade pe lespezile din piatră în care vântul. Nisipul și ploile au scobit carii adânci. Coborâm într-o piaţetă dominată de statuia unui războinic ciudat, purtând pe trupul mutilat un costum de curte spaniol, de pe la sfârșitul secolului al XVII-lea, cu jiletcă de brocat, jabou și perucă. Bărbatul are piciorul stâng din lemn, mina dreaptă tot din lemn, peste ochiul stâng i se petrece o cârpă și în stânga validă ţine o spadă cu care ameninţă timpul. Don Blas de Lezo. Omul mă intrigă. Așezat pe soclu, miniatural faţă de gigantul în piatră care-i servește drept fundal, înconjurat de băncile unui teatru în aer liber desemnat de un afiș drept loc pentru „Spectaculo de luz y sonido”, triplul invalid; schiop, ciung și chior, gata de luptă, stă înfipt în cerul de plumb ca un memento sau un remember. Cine este Don Blas de Lezo, pentru că el este, martirizat dar gata de luptă, sfidând mereu moartea pe care, se pare, o ameninţă cu spada. Un nobil basc, un nobil al acelui popor misterios, cu limbă misterioasă, cu origini misterioase, popor insulă al Spaniei dintotdeauna, care își pune sărăcia precumpănită doar de curaj în slujba regelui prea catolic. În bătălia de la Gibraltar are 16 ani și își pierde piciorul stâng. Debut militai dramatic. Rămâne în servicii (amputaţia de sub rotulă avusese loc cu fierăstrăul) și în lupta de la Tolon își pierde braţul drept. Rămâne la comandă, luptă ca un diavol și reputaţia marelui mutilat se transformă în legendă. La 1740 are 51 de ani. Spionii regelui său află la Londra că Edward Vernon și Chalamar Ogle plănuiesc să asalteze Cartagena în anul următor. I se scrie viceregelui Sebastian Eslava și i se trimite în ajutor Don Blas de Lezo cu flota.

Acesta ajunge la Cartagena în decembrie. Don Blas comandă 2.500 sclavi negri și indios și 500 de soldaţi spanioli. În zorii lui 15 martie 1741 santinelele dau alarma. Catargele primelor trei nave britanice se ridică deasupra orizontului. Navele se văd

distinct. Ancorează în afara bătăii tunurilor. Se pot vedea pregătirile de luptă ale echipajelor. La 16 martie *Mar Caribe* se înnegrește de flota lui Vernon. Ancorează între Punta Canoa și Boca Grande 210 nave britanice, armate cu 2 070 tunuri și un corp expediţionar de 15.000 soldaţi și marinari.

Raportul de forţe este zdrobitor pentru Don Blas de Lezo.

Unul din regimentele de asalt este american și stă sub comanda lui Laurence Washington, fratele vitreg al lui George. Se pare că în familia Washington, numele amiralului Edward Vernon este ţinut la mare cinste. Englezii execută câteva recunoașteri. Don Blas le urmărește prin lunetă. Atacurile sunt făcute pentru a tatona apărarea. După dispozitivul pe care-l ia flota britanică, Don Blas știe că Vernon va ataca prin Boca Chica, să poată intra în lagună și să ţină fortăreaţa sub focul artileriei de pe nave. În Bahia de Cartagena Don Blas are 4 nave, care întăresc cu artileria bordului, artileria forturilor.

Ordonă acestora să ocupe poziţie de luptă în Bahia de Boca Chica în spatele lanţurilor cu care închide Boca Chica. Navele lui Vernon sunt primite de artileria din forturile care veghează intrarea peste care se suprapune tirul artileriei de pe nave. În timpul luptei Don Blas este rănit la piciorul teafăr.

Luptei trei zile în Boca Chica, după care se retrage pe a doua linie de apărare în Bahia de Cartagena. Își conduce supravieţuitorii în forturile Castillo Grande și Manzanillo. Între forturi sabordează 7 corăbii comerciale și de pescuit, iar în faţa lor dispune două nave de război, cu ordinul ca după luptă, navele de război să fie sabordate pentru a închide șenalul. Curentul se schimbă. Una din navele sabordate se canarisește într-un bord, lăsând un loc prin care englezii se strecoară în portul propriu-zis și iau cu asalt fortul Buqueron.

Lui Don Blas îi rămâne doar acest fort-cetate, mastodont uriaș din piatră, care domină orașul, marea și laguna. Vernon nu poate bombarda San Felipe. Navele lui sunt prea departe.

Comite imprudenţa de a-și apropia flota de coastă sub focul artileriei de cetate. Debarcă la 5 aprilie și după o luptă disperată ocupă La Popa, iată, culmea aceasta cu o monastice, care domină net San Felipe. De aici Vernon observă prin lu netă tot ce se întâmplă în fortăreaţă, putând distinge feţele ofiţerilor spanioli. Este sigur de victorie. Își însufleţește trupele, spunându-le că în fortăreaţă se află o comoară fabuloasă.

Amiralul britanic pune să se bată o medalie cu următoarele inscripţii: *„Ei au lat Cartagena 1741”* și *„Forturile Cartagenei distruse de amiralul Vernon”.* Don Blas le spune sclavilor și soldaţilor spanioli că de aici nu mai au unde să se retragă. Înainte de zorii lui 9 aprilie britanicii atacă pe trei coloane. Lupta este sângeroasă. Seara, amiralul este silit să se retragă, lăsând cadavrele soldaţilor să se descompună în iadul de căldură. Vin rapoarte despre maladiile încuibate în trupe. Sir Chalamar Ogle are dureri groaznice de stomac.

Nu-și mai poate exercita comanda. 15 aprilie. Consiliu de război. Singurul mijloc de a lua San Felipe bombardarea lui de pe nave, cu toată primejdia în care este pusă flota. Dezinteria, malaria și febra galbenă devin aliatele lui Don Blas,

măcinând atât de cumplit forţele britanice încât la 12 mai. Deci peste două zile se împlinesc 235 de ani, englezii ridică asediul și ultimul soldat britanic se ambarcă. Flota lui Vernon ia largul împreună cu medaliile comemorative, a căror replică se poate cumpăra astăzi de la Hotel Caribe. În 7 septembrie 1741 Don Blas de Lezo moare în urma rănilor primite și rămâne viu în bronz și în memoria Cartagenei vânturându-și spada, simbol al rezistenţei eroice și al devotamentului militar. Deci, să ne pozăm cu Don Blas de Lezo faţă de care nutresc o invidie neagră, ca faţă de unul care a mai prins o epocă în care gloria se putea câștiga încă, doar cu spada. O esplanadă largă din piatră de la care urcă abrupt, în zig-zag, drumul de acces la fortăreaţă. Pe esplanada cu parapete tot din piatră, sunt etalate mărfurile negustorilor ambulanţi. Scoici imense de Caraibe cu forme impudice, în culori dulci, de ia rozul sidefiu, aerian la rozul căzând spre violet, castagnete, iguane naturalizate, fălci de rechin prinse pe bucăţi de lemn lustruit, ramuri albe, ori roz, ori roșii de coral, figurine din ceramică în stil precolumbian, măști, artizanat al păstorilor din Ilanos; praștii, instrumente muzicale indiene ori africane. Un grilaj cu poliţistul de rigoare. Accesul în fort este pe scările abrupte și drumul îngust încastrat în parapete, deci exterior, un sistem mai puţin uzitat în Europa. Fiecare etaj al forlăreţei are banchete de tragere și amplasamente pentru piesele de artilerie. De sus, de la ultimul nivel de foc, peisajul este magnific. Fiecare latură a fortului domină o cale de acces spre Cartagena. Marea, laguna, drumurile dinspre continent stau sub focul artileriei. Coridoare subterane ramificate la infinit, cazărmi, pulberăriile, magaziile, totul în piatră, totul închis cu grilaje masive din fier și sus, în piaţa de arme a fortului, pe latura sudică a citadelei, shop-urile care vând splendide ruana din lână de lama, ruana fiind pentru columbieni ceea ce este poncho pentru mexicani, sculpturi în lemn, statuete cu zeii soarelui, ori cu sibilinele semne mistice precolumbiene, dar ceea ce uluiește și șochează sunt pieile de șarpe.

Pieile de șarpe de la dimensiuni acceptabile, un metru, ori doi metri, până la dimensiuni stupefiante de 7 și 9 metri, monștri cumpliţi ai zonei amazoniene, boa și anaconda, boa cu pielea albă cu desene fine, cenușii, zeci de piei de șarpe și de aligatori atârnând din tavan până în mijlocul prăvăliei în care este răcoare, zidurile din stâncă rezistă căldurii și mă întreb în care din aceste încăperi a agonizat Don Blas, triplul mare mutilat care poate ar fi fost mai circumspect dacă ar fi știut că aici, locul soldaţilor îl vor lua negustorii și că, peste lespezile în porii cărora s-a scurs sângele soldaţilor lui, vor trece, turiști din toată lumea, dornici să târguie ceva care să le amintească escala columbiană. Cu 30 de dolari se poate cum păra o piele de boa lungă de 9 m. Mă întreb cine și cum vânează atâţia șerpi și dacă nu cumva există crescătorii, iar dacă nu, îmi fac o idee exactă de cum arată selva și ce delicii rezervă exploratorului aventurat pe râurile din sud, care duc fie la Orinoco, fie la Amazon. În rest o liniște solemnă, o liniște minerală care încorporează pașii cadeţilor în alb imaculat. Dacă sunt atent aud clar bocănitul piciorului de lemn și glasul aspru al lui Don Blas de Lezo, dându-și ordinele. Cdporâm pașnic din citadela San Felipe de Barajas și ambarcaţi în autobuze, gata să ne dăm duhul de căldură, ocolim fortăreaţă prin vest, trecem braţul de apă verzuie care desparte

Laguna de San Lazaro, de Laguna del Cabrero și întâlnim între zidurile încenușite vechea Cartagenă. Cartagena colonială, orașul cu istorie sângeroasă. Petecul de Spanie-imperiu pe care catolicismul și inchiziţia și-au pus peceţile lor grele, pentru veșnicie. Zidurile de incintă ale orașului se conservă aproape intacte.

Trecem pe sub un portal care-mi amintește intrarea în cetatea Alba-Iuliei. Străzi înguste. Clădiri masive din piatră, cu geamuri zăbrelite, ori nezăbrelite, zidul de incintă văzut mereu la capătul străzilor și dincolo de el cerul lichefiat de deasupra mării. Autobuzele virează scurt, unghiurile străzilor înguste este abrupt, prea rar de 90°. Am senzaţia că trecem pe sub câteva porţi interioare și oprim într-o piaţă dominată de o clădire mohorâtă, dată cu un galben pecinginos. Sprijinită pe arcade puternice. Piaţa Spaniei Bovedas, cu vechea închisoare spaniolă și o hală lipită de zidul incintă: bazarul. O construcţie joasă, masivă, prăvăliile sub nivelul trotuarului, protejate de o galerie pe coloane care acoperă trotuarul apărându-l de soare. Prăvălie lângă prăvălie, toate supradimensionate și burdușite de mărfuri. Metise coborâte parcă din filme exotice, ori din reviste sexy stau tolănite leneș în balansoare, ori în fotolii de răchită. Poate sunt proprietăresele, ori numai vânzătoarele. Se văd piei de boa, de caimani, carapace de broaște ţestoase, aceleași scoici gigant văzute la San Felipe. Corali, ruana din lână de lama, ori din fire sintetice într-o gamă ucigătoare de culori vii, de la 8 la 12 dolari bucata, arcuri indiene și săgeţi, piei de leopard, minunate piei de leopard, hamace (hamacul este o invenţie a amerindienilor) și pretutindeni zeii precolombieni ai acestor locuri, cioplіţi în lemn cu o măiestrie desăvârșită. Acei zei tipici, cu capul de două ori mai mare decât corpul care pare doar un apendice al capului.

Turiști mai deloc, nici negustoresele prea zeloase, o ameţeală plăcută faţă de diversitatea absolut halucinantă a ceea ce se vinde, amintind pe departe bazarul din Istanbul. Deci suntem în Cartagena veche, în „Old city” cum scrie în gazeta-ghid intitulată „Cartagena” mai curând tipărită de hotelieri și restauratori decât de un for de cultură, pentru că are listele hotelurilor și restaurantelor, ale magazinelor și numele proprietarilor, listele de bucate și preţurile acestora, care se amestecă plăcut cu puţinul de istorie și legendă. Urmăm pe jos stradela paralelă cu zidul de incintă și după ce vedem între cere un fel de spital al marinei, debușăm pe *Avenida de la Inquisicion.* Nu este vorba aici de nicio Avenidă în sensul ei obișnuit, după cum întregul oraș vechi, acest *San Diego* trebuie înţeles ca un oraș construit pentru a rezista la asedii și a se putea apăra prin lupte de stradă. Casele au toate aceeași înălţime, întregul cvartal construit între patiai străzi formând un monolit, un fel de cetăţuie. Fiecare casă are o poartă masivă din lemn, un coridor-portal care trece pe sub camerele de la etaj și dă în patio inundat de palmieri și mimoze, de ghirlandele iederii și de flori. În exterior, la nivelul etajului, balcoane din lemn, acoperite cu olane. Lemn nobil, lucrat la strung, pe alocuri abandonat, cariat, putrezit, ghirlandă pe deasupra străzilor înguste, să poată fi apărate de corsari și flibustieri, de englezi și francezi și deopotrivă de soare. *Avenida de la Inquisicion* percutează cu un capăt zidul de incintă și iese pe faleză, iar cu celălalt capăt ajunge în Piaţa Bolivar.

Suntem în plin stil colonial spaniol. Balcoanele din lemn ni se întâlnesc deasupra capetelor, birourile dau direct în stradă, n-au uși, unele care au în locul geamurilor foarte frumoase gratii din lemn, în spatele cărora plutesc umbre dense pe care le bănuiesc răcoroase. Se lucrează în birourile comerciale, se ţăcăne la mașină, trec legănat negrese ducând pe cap coșuri cu banane, trec albi și metiși, caraibi și amerindieni, ori un amestec din toţi aceștia, trec femei statuare, cu șolduri lungi și feline, în America de Sud se poartă pantalonul până la exasperare, este un tip de mulatră care fascinează, apoi ajungem în Piaţa Bolivar și în faţa palatului inchiziţiei. Piaţa Bolivar este în vechiul centru administrativ al orașului înconjurat ca și la Caracas de clădirile primăriei, inchiziţiei și catedrală. Palmieri coloși de o graţie infinită, ridicându-și panașul dincolo de acoperișuri. Patru jeturi de apă. Statuia ecvestră a lui „El Libertador" peste care cade lumina filtrată, vegetală, verzuie, bănci, și pe latura piaţetei paralelă cu marea, palatul inchiziţiei. Predomină albul. Un alb de cretă, care înaripează spaţiul, care dă supleţe clădirilor masive, un alb de cretă plin de candori și sfială care absoarbe lumina tropicală, reverberând-o dulce și calin. Toată lumea oficială este plină de bună voinţă. Intrăm pe sub portal într-un patio fără palmieri, arteziană și flori, o curte de la început hărăzită morţii. Palatul este transformat în muzeu. Parterul întortocheat și sumbru era destinat torturilor. Se pare că omul de pretutindeni și-a trecut perioada de preistorie, care nu corespunde deloc cu aceea din manualele de istorie, într-o stare de cruzime josnică, când instinctul cel mai sângeros convieţuia perfect cu instrucţia și savurarea artelor și când, biserica lui Petru, catolicismul, în numele imensei carităţi propovăduite de Christ, a exaltat cruzimea până la demenţă și desfrâu. Trecem prin camera de tortură în care există o masă pentru întins oasele, o cruce simplă din lemn și fotoliile austere din lemn ale inchizitorilor. Tavane joase din grinzi masive. Mi se lipesc de timpane urletele celor torturaţi în numele crucii și al politicii.

Vai, de câte ori idealurile cele mai înalte n-au fost târâte de politică în beciurile de tortură. Din labirintul de odăi reci se iese într-o serie de curţi exterioare clădirii mărginite de un zid înalt de fortăreaţă, despărţite între ele prin alte ziduri la fel de înalte, curţi interioare destinate execuţiilor. Curţi în guste, în care-au crescut arbori, sumbre, unde există spânzurători cu o tehnică rafinată, în podium un fel de trapă care se deschide sub picioarele condamnatului, oţetarul își foșnește frunzele și pe undeva pe-aproape plânge un copil, plâns răzbit de băieţoi cu plămâni puternici. Avem umorul negru să ne fotografiem sub spânzurători în regia celor doi doctori, don Grig și Folai. Altă curte interioară unde se executau sentinţele capitale prin roată și ghilotină, spectacol la care participau notabilii orașului și înfocatele senore din loggia lor de la etajul întâi. Toată treaba poartă firma „Santo Oficio de la Inquisicion". Suntem grăbiţi să terminăm turul orașului dar îmi promit să revin. Catedrala în ocru, un hotel elegant „Hotel Piaza Bolivar", vânzători de nuci de cocos care-și despică marfa cu machetele, studenţi și studente, ne urcăm în autobuze, trecem dincolo de zidul de incintă și filăm faleza spre limba de pământ și cartierul denumit curent *Bocagrande.* În dreapta *Mar Caribe.* În stânga *Bahia de Los Animas* plină de ambarcaţii uitate din alt secol, apoi un șantier naval, apoi vile între palmieri,

hoteluri de lux și magazine de lux, alei cu palmieri și scuaruri pline de flori violacee, un rai exotic și modern construit pe această limbă de pământ dintre Marea Caraibilor și lagună. Se lucrează la hoteluri noi. Hotel Del Caribe; vestitul Willis F. Bronki: *Emerdid Shop* – unul din cele mai mari magazine de vânzare a smaraldelor, restaurantul Don Pedro de Heredia, aer condiţionat, uși largi spre lagună, specialităţi de toate felurile, 3 dolari un tacâm. Cluburi nautice, de pescuit, ori cluburi particulare pur și simplu, clădiri vaste, piscine, luxurie vegetală, nebunie de flori agăţătoare în mov și roșu, peluze verzi, palmieri de toate genurile, cluburi de yachting la pontoanele cărora stau legate yachturi de toate felurile și celebrele *family cruiser* din marea, moderna și pasionanta familie a șalupelor *motor-cruiser* albe, ori portocalii, ori albastre, filăm pe străzi umbrite de palmieri monumentali.

Cu vile de toate genurile și speciile, defilăm în lungul unui stabiliment militar cu santinelele în uniforme de junglă, cu stadioane, cazărmi moderne, piste de antrenament, dincolo de care se văd ancorate navele de război și ne întoarcem la bord pe avenida care desparte cartierul Getsemany de vechiul oraș, trecând din cartierul rezidenţial și zona hotelieră, în zona comercială, a marilor bănci, instituţii de credit și industriale pe care o filăm rapid. Trecem peste *Laguna de San Lazaro.* Avem pe stingă Citadela San Felipe și într-o piaţetă se ridică însă lită statuia zveltă a unei indiene. Un nud armonios și poetic, înălţat pe vârful picioarelor, cu mâinile pe lângă corp, fără nimic lasciv, într-o așteptare mută adresată mării. *India catalina.* Prin preajmă, într-o Cartagenă vetustă și nu prea cu rată. Un alt monument, adică o pereche de ghete scofâlcite, din bronz, plantate pe un piedestal din piatră în mijlocul unui squar. Amintesc o poezie a unuia din cei mai iubiţi poeţi cartagenezi: Luis Carlos Lopez. Nu este timp de popas nici la *India Catalina* nici la aceste ghete răpănoase. Ajungem la *Mircea* după ce trecem prin cordonul militar de pază, înarmat până în dinţi. Sudoarea s-a îmbibat în ţesătura cămășii de in.

Tot ce port pe mine trebuie stors și pus la uscat. Un duș diluviu care-mi spală glandele sudoripare. Echiparea rapidă în alb. Suntem invitaţi la un cocktail dat cu ocazia vizitei lui *Mircea* de către comandantul forţei navale din Cartagena. Recunosc drumul pe care am venit de curând. *Manga.* Casele dărăpănate în care urmașii sclavilor stau claie peste grămadă și se uită la televizoare. Ori pur și simplu stau în stradă. Ca sale cu verandele deschise. Senoritele se leagănă în balan soare, ori în hamacele agăţate între palmieri. Văd din fuga mașinii interioare somptuoase, pardoselile lucii de gresie glazurată în cele mai violente culori, surprind scene de familie, toate geamurile și ferestrele sunt deschise, prind frânturi de melodii lasciv-melopeice, ori ritmate îndrăcit, traversăm orașul și intrăm în parcul unităţii văzute acum o oră, pe malul lagunei, între *Bahici de Los Animas* și peninsula *Castillogrande.* Cercul militar. Scări monumentale. Palmieri. Ofiţeri în alb care coboară din limuzine însoţind prea frumoase doamne în toalete de seară. Briza foșnind în palmieri. O sală vastă. Gaz dele aliniate pe un rând fac onorurile având în faţă pe contra amiralul Hector Calderon Salazar cu doamna. Răcoritoare, băuturi spirtoase misterioase, chelneri stilaţi într-un fel de diner-uniformă, o masă cu gustări specifice, nimic nu seamănă cu nimic din ceea ce știu și cunosc, se

alcătuiește un șir care defilează pe lângă masă, își ia farfuria, furculiţa, se autoservește după care șirul se dizolvă într-o masă pestriţă, ambasadorul nostru cu soţia duc greul conversaţiei și Bore, plin de mușchi, cicatrici și graţii întreţine o întreagă societate într-un esperanto româno-hispaniol de toată frumuseţea: în care vorbele suferă ca în sălile palatului inchiziţiei devenind: mergeamo, mancamo, plimbamo, restul sintaxei și morfologiei fiind înlocuit cu gesturi, mimică și universală bună voinţă din partea auditoriului stupefiat de asemănarea limbii spaniole cu limba română. Uniforme albe, ai noștri poartă stiletul, și eghileţii, graţii brune zâmbind în gol, un comandant de submarin care și-a făcut studiile în Germania Federală, și un civil american, înalt, volubil, care zice că este profesor de ceva foarte modern, prieten cu căpitanul portului, care-mi admiră redingota și-mi spune că m-a confundat (din pricina ei) cu comandantul navei. Discutăm într-o franco-hispano-engleză. Suntem cam de aceeași vârstă, ori el mai mare cu câţiva ani. Acceptă cu zâmbetul știut identitatea mea de scriitor, a fost pilot pe *Hurricane* în timpul războiului, de aici conversaţia se leagă ușor și în final mă invită la Newport, unde locuiește. Mâncăm cu distincţie niște foste vieţuitoare marine care seamănă cu viermii, totul are un gust insolit, nemaiîntâlnit și cu adevărat excelente sunt răcoritoarele preparate cu rom columbian, alb. Cocktailul ia sfârșit exact la ora anunţată. Se pleacă ierarhic și solemn, în alb și cu alură militară.

Cu hainele ude și boţite ne întoarcem Ta bravul nostru *Mircea.* Personalul de serviciu este la posturi. Nava din Bremen *Sachsentein* a plecat. În locul ei lucește negru apa uleioasă a portului. La 21.50 echipajul este la bord, fac un duș torenţial și trec să-mi redactez notele.

Marţi 11 mai. Ne-au invadat muștele de cum a răsărit soarele. Muște ciudate, încăpăţânate și feroce. Peretele cabinei care dă spre bucătărie este încins, adăugându-și căldura iadului existent. S-au confecţionat niște site pentru hublouri, îl interpelez pe secund și-mi promite una. Astăzi intru în programul de vizitare a orașului. Cartagena are în ea un ce care cucerește. Este intimă, exotică, exuberantă, plină de mișcare și pitoresc. Autobuzele promise pentru ora 07.00 vin la 09.00, permisionarii organizaţi pe grupe părăsesc bordul, un șir lung de elevi și marinari în alb care trec schela salutând pavilionul de la pupa, ridicat la ora 08.00 cu ceremonialul știut. Demarăm pe drumul cunoscut: *Manga, Pie Del Cerro,* lăsăm pe stânga fortăreaţa *San Felipe,* cenușie sub lumina de plumb, trecem laguna și mașinile stopează la *Correo,* poșta centrală.

Avem ca punct de reper parcul din Getsemany, cu monumentul libertăţii. Mi-am propus să investighez pe îndelete orașul vechi și, dacă-mi rămâne timp, portul goeletelor aflat la capătul parcului. *Correo* un locaș modern sub pilonii unui bloc, fără uși, fără ferestre, cu ghișee multe, timbre pitorești și cozi disciplinate în alb. Marinarii. Refuz tentaţia de a năvăli spre lagună unde văd zeci de corăbii pescărești vopsite în galben, portocaliu, roșu și albastru, de forme inedite astăzi, cu pupele etajate ca ale caravelelor, niște vechituri simpatice și pitorești cu echipaje de negri, ori metiși, cu mormane de banane la cheu, cu forfotă pestriţă, îmi expediez

ilustratele și corespondenţa, mă orientez și găsesc *La Puerta del Reloj Sitio de entrada à la Ciudad antigua.* Asta înseamnă că venind din largul Mării Caraibilor cu gânduri bune și mărfuri în cala corăbiei, intrai în lagună prin *Boca Chica* vegheat de tunarii din cele două forturi, străbăteai *Bahia de Boca Chica, Bahia de Cartagena,* intrai prin strâmtoarea de la *Castillogrande* în *Bahia de Los Animas* și te legai la acest cheu în faţa căruia, la o sută de metri se ridică zidul de sud al cetăţii, în care se deschide *La Puerta del Beloj.* Poartă principală, cu trei în trări, cu colonade, purtând deasupra o construcţie mai târzie, un turn cu orologiu. Depășesc o piaţetă bucșită de turisme și, pe dreapta, plonjez în plin cartier comercial. Se vinde marfă așezată direct pe trotuar, ori pe tarabe așezate pe trotuar și pe stradă, ori în chioșcurile care dublează prăvăliile, ori în coșuri, ligheane, cărucioare, panere, pe frunze de banan. Miroase ameţitor a toate și în toate felurile pentru că se frig în stradă și nu prea salubru cârnaţi de toate soiurile și pește, negustorii de aici sunt maniaci ai pantofăriei, sute de tarabe cu pantofi și atunci miroase a box, a piele tăbăcită proaspăt, miroase a banane, a ananas, a nucă de cocos despicată pe ioc cu macheta, a mango, a pânzeturi colorate, a mii de oameni asudaţi, a caldarâm încins. Străzi înguste, umbrite de casele care le încorsetează și de balcoane, rumoare, negustorii își strigă clienţii, este același amestec de metiști și mulatri, de negrii cu pielea lucioasă și albi și indieni printre care glisează aceleași femei statuare cu mers legănat și suplu, în ușile prăvăliilor stau agăţate piei de boa și caiman, în vitrine stau într-o dezordine savantă ruana și arcuri ale triburilor din zona amazoniană, rechini naturalizaţi, mai curând niște pui de rechin și blăni de leopard, măști din nuci de cocos de o expresivitate stranie, parcă ar fi capete de amerindieni secţionate pe lung și puse la uscat. Când am plecat de la *Correo* m-a acostat un metis tânăr și voinic. A scos un teanc de pesos din buzunarul blugilor (se poartă blugii peste tot, bărbaţii adaugă cămăși colorate, ori cu picăţele, se poartă și guayabera cubaneză, made în Columbia, cunoscuta cămașă pe deasupra pantalonilor cu modele vechi din etnografia precolumbiană) spunându-mi că trebuie să plece în Statele Unite și-mi dă pe un dolar, 40 de pesos în loc de 34 care este cursul oficial, dar, etc. Etc., că nu-ɨ schimbă la bancă decât o sumă mică și iarăși etc. Etc. N-am figură de bos, tipul mi-a fost suspect, dar demonul lăcomiei îmi zgârie prudenţa. Dar dacă băiatul spune adevărul? S-a terminat cu negoţul ambulant. Am intrat în cartierul comercial select. Bill și Bobi intră într-un magazin cu discuri, să asculte muzică. Nimeresc pe lângă *Almacen Oriental,* de ce se numește „Oriental" nu știu și mă lămuresc cu preţurile acestei pieţe debordante și în adevăr ieftine, așa cum ni s-a spus în Venezuela. O minunată haină de piele de o fineţe fără cusur, 71 dolari sau 2100 pesos. Sunt acolo copite de huna transformate în suporţi pentru umbrele, sunt vrafuri de piei de șarpe și de la început tot ce-am văzut până acum în cantităţi capabile să satisfacă cohorte de turiști: corali, scoici, măști, rechini, broaște ţestoase, aligatori, piei de leo pard, de lama, statuete cioplite în lemn, ilustrate, brelocuri.

Cumpăr un album ilustrat *De turismo por… Colombia de* unde aflu că „el *cafe es el principal producto de exportacion, base de la economia de Colombia". Cum*

dracu să nu vorbească Bore spaniola? Vreau să văd cum arată *„Cafe Suave Pereira".* Văd. Măcinată, deshidratată, închisă ermetic în pungi de nylon, fără miros, cu o culoare dubioasă. Pe lângă catedrală, ocolesc *Piaza Bolivar* și migrez spre *Bovedas.* Străzile sunt cvasi pustii. Câte-o negresă cu coșul de banane pe cap își poartă umbra în felia de lumină crudă, căzută printre balcoanele macerate de timp. Pereţi albi, din cretă. Oţetari crescuţi din zidurile unei biserici uriașe, semiruinate. Multe școli: de surori de ocrotire, licee și… universitatea cu studenţii ciucure, vorbind tare și râzând sonor. Iarăși străzi pustii, grilaje de lemn în ar cadele ferestrelor, ventilatoare uriașe spânzurând de tavane, *patio* cu palmieri și felia de soare crud care mă deshidratează și anulează. Liniște deplină. Văzduh lichefiat. Stare atemporală. Caut o „maxiruana" verde. Mă gândesc cum se va potrivi acel poncho verde-smaragd, columbienii deţin secretul acestui verde translucid, dincolo de vegetal, un verde fastuos pe care-l încadrează între linii cărămizii, ori violet, cum se va potrivi cu părul de aur vechi al Stelei. Nimeresc peste blazarea de prânz a mulatrelor din *Bovedas.* Am oroare de prăvălii, dar de data asta mă încăpăţânez. Nu mă dezarmează nimic.

Nici negustorii tineri cu brăţări pe braţele păroase care în cheie afaceri în birouri răcoroase, nici lenea regală a mulatre lor care se deranjează pe etape. Găsesc poncho-ul visat. O piesă magnifică. Ţinut sub braţ ia 4 – 40, devine un aparat de măsurat devotamentul conjugal. Correo este așezat în spatele unui bloc paralelipipedic care are deasupra, spre lagună, un însemn al unei bănci *Banco de Bogota,* un vultur și firma cu neon a băncii spre parc. Clădirea și vulturul sunt semnele de recunoaștere. Mașinile gazdelor ne trec pe lângă ghetele scofâlcite, vechi, care-ţi dau senzaţia odihnei și a confortului, pe lângă supla *India Catalina* și ne întorc la navă unde sunt invitat la salon. Astăzi prânzim în familie și-l avem invitat pe ambasador cu soţia, cei doi copii și bravul tovarăș Onucu, care, într-un fel sau altul trebuia să se ocupe și de poșta noastră de la Barranquilla.

Copiii ambasadorului ne cuceresc spontan. La salon este confortabil, aerul condiţionat face viaţa plăcută, vorbim de mare, de *Mircea.* De Columbia, bucatele sunt… Ca acasă" și aici totul este „ca acasă „sentiment care ne reconfortează și con fără prânzului o notă de intimitate, dincolo de protocol și rigori. Apoi vine o seară tropicală zăpușitoare și cu ea: balul cadeţilor la Școala navală. Toată după masa, ca și înainte de masă, *Mircea* a fost gazda delegaţiilor de cădeţi și ofiţeri columbieni ai Școlii navale din Cartagena, ca și a populaţiei civile. Comandantul marșului mă invită la… bal. Noapte de păcură. Constelaţiile au un luciu palid și îndepărtat. Din nou suntem la impecabila noastră ţinutei albă. Elevii și ofiţerii care-i însoţesc au plecat. Plecăm în două… Mercedesuri" gri fier ale Marinei columbiene. Este ora 20.00. Cartierele mărginașe sunt cumplite. Au un rege atotputernic. Televizorul. Vedem mereu televizoarele prin ferestrele deschise ale magherniţei în care se îndeasă tribul respectiv. Ieșim din oraș. Un grilaj din fier. Santinelele în uniformă de junglă. Boschete de palmieri. O barieră care se ridică. Alei. Liniște. Pe dreapta vilele ofiţerilor în stil bungalow, cu grădini de flori, peluze și palmieri. Clădirea rectangulară, modernă, a Școlii navale. O alee pe care autoturismele și

autobuzele lasă stoluri multicolore de fete. Cadeţi în alb care își primesc prietenele și le conduc. La intrarea în sala vastă, un fel de hol de câteva sute de metri patraţi, luminat discret, gazdele aliniate după proloci și tradiţie. Doi cadeţi, comandantul Școlii navale cu soţia, ceilalţi ofiţeri cu soţiile, ţinute albe, rochii de seară, elevii și tinerele invitate dincolo de ușile batante de sticlă, pe o terasă dincolo de care începe un parc grădină, cu arbori umbreliferi, palmieri și mese risipite pe alei străjuite de lampadare. Acvarii cu pești exotici, rafturi din sticlă pentru caschete, pe toată lăţimea sălii un rând de mese, cu un singur rând de scaune privind spre sală, având în spate ventilatoare impresionante, o căldură vecină cu nebunia și undeva așezată discret, orchestra. Cadeţii columbieni prezintă elevilor români lumea feminină. Noi admirăm trofeele sportive cucerite de școală, plachetele mari din lemn pe care sunt efigiile navelor-școală care-au vizitat Cartagena, machetei mare, de doi metri a navei-școală *Gloria.* Timpul doi. Ne așezăm. Am în stângă pe soţia comandantului școlii, în dreapta pe ajutorul acestuia. Apar chelnerii în uniforme cu celebrul rom columbian, cuburi de gheaţă și sifon, ventilatoarele merg în sarcină dar cu toate astea simt cum îmi ţâșnește sudoarea prin pori și, bănuiesc, prin ţesătură redingotei. Timpul trei. Ca în toate armatele care dau baluri, acesta este deschis de comandant, având parteneră, în aviaţia anilor ‘40 pe cea mai proaspătă soţie de sublocotenent, aici, pe soţia ajutorului. Ajutorul dansează soţia comandantului. Nimeni nu dansează la acest prim dans în afara celor care-l deschid. Timpul patra. Sunt pe cale să-mi modific structurile. Organismul meu a eliminat tot lichidul acumulat în acest ciclu diurn. Orchestra izbucnește în ritmurile focoase ale zonei. Începe dansul. Timpul cinci. Uniformele albe ale cadeţilor columbieni predomină. Tinerii și tinerele acestea, albe și metise și mulatre, au ritmul în sânge. Fetele șocolatii, înalte și zvelte, în lungi rochii vaporoase, ei în alb, totul de cern și aici la masă ofiţerii. Soţia comandantului școlii știe câteva vorbe franţuzești. Facem conversaţia de rigoare. Are doi copii, ambii studenţi. Comandantul, tip scund, robust, ochi albaștri tăioși, îmi spune că pe 64 de locuri la examenul din acest an a avut 4000 de candidaţi. Președintele statului are doi nepoţi în școală. De la intrarea lor, n-a dat un telefon. Sân gura autoritate: comandantul. Timpul șase. Echipajul lui *Mircea* a trecut peste timiditatea începutului. Îi disting pe ai noștri după pantofii albi. Cadeţii gazdă poartă negri. Orgie sonoră. O pereche admirabilă, care dansează cu un sens perfect al ritmului, elegant, cu fantezie: elevul caporal Dragoș Raţiu și o prea frumoasă colombiană șocolatie, aflu mai târziu studentă la arhitectură, universitatea din Bogota. Ricanez în terior, este timpul altora, înţelepciunea stă în a recunoaște situaţia de fapt și decernez perechii româno-columbiană premiul pentru cei mai buni dansatori ai balului. Timpul șapte. Suntem întrebaţi politicos dacă dansăm. Gazdele noastre sunt perfecte și noi suntem de-o pudoare perfect feciorelnică. Dansăm. Timpul opt. Pauză pentru rehidratare. Trece la instrumente echipa de pe *Mircea.* Bateristul nostru redutabil Doru Mereţ și cei doi chitarești: Baz și Bratu. După o îndelungă încercare a instrumentelor, izbucnesc într-o orgie de ritmuri care electrizează sala. Nu se mai dansează. Se ascultă. Elevul caporal Bratu își cântă una din compoziţiile proprii,

un cântec de pace. Aplauze la scena deschisă. Platourile cu deliciile locului, sala s-a animat, Bore iar vorbește spaniola lui tulburătoare, iar tovarășul Onucu, dacă n-a adus corespondenţa, în schimb animă sala și vestește o… perinită pusă la cale în culise de rangul 2 Pană, comandantul elevilor. Ai noștri trec la instrumente. Perinită la Cartagena sub cerul tropical. Furori.

Una din tinere îl ia în cerc pe comandantul Școlii navale. Ora 24.00. Stop muzica și: timpul nouă. Comandantul gazdă ţine o alocuţiune caldă, la care răspunde cald și esenţial comandantul marșului. Se vorbește de prietenie, de tinereţe, de marină, de concurenţa loială care la regată va alinia la start pe *Mircea* și *Gloria.* Afară foșnesc palmierii și balul cadeţilor a luat sfârșit.

Miercuri 12 mai. Pentru mine zi cu desăvârșire liberă.

Cabina s-a transformat în incubator. Un incubator saturat de mirosurile bucătăriei. La ceremonia ridicării pavilionului avem asistenţă din lumea cheului. Se lucrează la lumina de navigaţie și piturarea navei în afara bordului. Cu toate inconvenientele pe care le are amărâtul de aparat de filmat al bordului, hotărăsc să iau cu mine unul din operatorii amatori și să filmăm în Cartagena, pentru delectarea telespectatorului român. Procesul de tragerea filmului în casetă este un canon.

08.40. În pupa acostează nava olandeză *Trident* din Amsterdam. Un cargo gigant lângă care acostează barjele cu combustibil. Barjele își pun pompele în funcţiune și acestea fac un zgomot percutant, sâcâitor și monoton. Prin apa verzuie a portului evoluează niște pești străvezii, ciudaţi. La 08.45 vin dubiţele cu alimente. Se ambarcă 1.000 kg de făină albă, 300 kg came de vită, 113 kg de ananas, 400 kg de roșii, banane, drojdie, varză, morcovi, cartofi, lămâi, ceapă verde, portocale, ardei, totul în cantităţi industriale. Astăzi fac echipă cu doctorii. Hotărâm să explorăm cartierul negru de pe coasta lagunei *Bahia de Los Animas.* Traseul știut. *Terminal, Manga, San Felipe, India Catalina,* Ghetele, *Correo.* Debarcăm și o luăm prim parc, spre cheu. Tarabe vopsite gros pe care grupuri de negri joacă zaruri. La dracu, este totuși o zi de lucru.

Preopinenţii mestecă zarurile în cutii de conserve. Le aruncă pe masă cu gesturi sofisticate. Sunt și altfel de mese de joc, caroiate, ori purtând parcele colorate diferit, cu numere câștigătoare, sunt cărucioare de îngheţată, cârduri de poliţiști cu patul pistoalelor grele ieșind mult din toc, iar pe cheu și pe strada care-l desparte de parc sunt zeci de tarabe ale cizmarilor, cu încălţăminte de toate felurile. Un miros greu de seu rânced și carne de oaie friptă pe jar vine dinspre piaţa care închide acest port al goeletelor. Deci suntem la cheul din faţa zidurilor Cartagenei, pe care stau încă de veghe tunurile din aramă ale secolelor XVI și XVII în punctul *Puerta del Beloj.*

Peisaj de necrezut. Întâi navele care fac curse în lagună. Un fel de omnibuze cu două etaje încastrate pe un soi de cocă vetustă din lemn, etajul întâi vopsit în roșu ţigan, etajul doi în albastru indigo, dotate cu motoare arhaice, unde pasagerii sunt negrii bătrâni, flenduroși, demni, cu feţe săpate în riduri adânci, chipuri care ar lua premii de expresivitate la orice expoziţie de fotografii artistice, negrese care-au

vândut banane și se întorc acasă, apoi ambarcaţii de pescuit de toate formele imaginabile și de neimaginat, vopsite în cele mai stranii cu lori de la verdele de mătrăgună, la cărămiziul cel mai cărămiziu cu putinţă, este o forfotă leneșă dominată de sambele tranzistoarelor care animă negustorii ambulanţi și atunci asistăm la cel mai insolit spectacol. Negustorul negru, cu dantura strălucitoare etalată într-o stare de fericire totală, execută un dans sincopat în jurul propriei tarabe, pe care sunt așezate câteva grămezi de mango, ori nuci de cocos, ori în jurul unui cărucior cu o instalaţie de stors fructe pe paharele căruia stau lipite zeci de muște. Clienţii sunt strigaţi familiar, marfa îţi este vârâtă sub nas, oamenii trag cărucioare dezghiogate, vârfuite cu banane și noi virăm tangent la adevărata piaţă, o cumplită adunătură de cocioabe mizere, înnădite din cele mai eterogene resturi începând cu capacele de lăzi și bidoanele, sfârșind cu tabla ruginită de provenienţă necunoscută.

Nu suportăm mirosul. Și batem în retragere cu toate că acolo este o forfotă nemaivăzută. Dacă este să rabd, sau să mă molipsesc de cine știe ce molimă tropicală, atunci barem s-o fac jertfindu-mă pe altarul telereportajului. Cald de iad. Cald de talpa iadului. O tură prin Cartagena antiqua și la mașină. La salon este oarecare tensiune. Unul din noi emite panseuri filozofice și ne sâcâie cu idei. Pompele de la barje ne vâră în nervi zeci de decibeli hârâiţi. Elevul caporal Mocanu a reușit să-și încarce două casete. Este puţintel demoazelă, eu îmi aduc aminte că am fost instructor într-o școală militară și totul merge pe roatele autobuzului pus la dispoziţie de Școala navală. Don Grig completează echipa. Cald a fost de dimineaţă. Dar ce iad este acum, la ora 15.00. Totul se transformă în sudoare, începând cu mizerabila sculă de filmat. N-am plecat bine de la schelă și nava a fost luată cu asalt de triburi vesele și ciripitoare de mulatre și metise, de negroide feline și alte reprezentante ale sexului frumos și tropical. Este vizită la *Mircea* și mi se pare, o ripostă la adresa sobrietăţii noastre monahale. Bobi și Bill careeau fost la *Gloria* cu ofiţerul de legătură, un băiat simpatic, inginer electronist se pare, aflã câte ceva din rumoarea publică. Când au citit în ziare despre apropiata sosire a navei-școală *Mircea,* fetele vesele de la *Las Vegas* s-au pregătit să ofere marinarilor o primire plină de farmec exotic și pitoresc tropical. Au așteptat mirate două zile, mirarea lor s-a transformat în stupefacţie și probabil astăzi fetele din Cartagena urcă la bord să vadă dacă nu cumva echipajul este feminin în exclusivitate, ca pe nava britanică *Sir Winston Churchill.* Dezertăm rușinos și ajunși în oraș ne începem tribulaţiile de telereporteri. Strada ne oferă o primă secvenţă plină de pitoresc, cu atât mai mult, cu cât negustorii ambulanţi care o copleșesc au vocaţie de vedete. Toţi vor să fie filmaţi și transformă trotuarele în platou de filmare, fără nicio greutate. Filmăm în muzeul Inchiziţiei și descopăr sălile răcoroase care reprezintă epoca colonială spaniolă cu armele și uniformele timpului, eu portretele guvernatorilor și lăzile de bani din piele de Cordoba, cu machetele de galioane purtătoare ale comorilor încă și maya, filmăm *Piaza Bolivar* printre gratiile din lemn scump, din loggia, din balcon, este un soare alb tăios, filmăm statuia lui Bolivar și copiii negri, bazarul și desigur se încurcă filmul. Mizeria de aparat l-a tras din casetă și l-a făcut

ghem. Pe apa sâmbetei geniul nostru operatoristic. Și pe mâine, când îmi făgăduiesc să descopăr Cartagena exotică. Trebuie să ne grăbim. Suntem invitaţii comandantului marșului la coktailui oferit marinei gazdă. Duș diluviu. Port în nări mirosurile grele ale cartierului negru.

Mircea și-a aprins ghirlandele de becuri de sub tende. Gustările pregătite artistic de bravul nostru bucătar sunt aliniate pe mesele puse în U. Ghiordelele cu apă pregătite. 19.25. Începe protocolul. Alinierea la tribuni pe dunetă, comandanţii la pun tea centru, ofiţerii columbieni cu soţiile, alb. Rochii de seară, coafuri, se poartă unghiile mov, la 19.35 sosește ambasadorul cu soţia, la 19.37 sosește contraamiralul Hector Calderon Salazar cu soţia, amfitrionii sunt amabili, reţinuţi, curtenitori cu măsură și toată puntea este plină de columbieni. Ţuica, cașcavalul de Dobrogea și salamul de Sibiu fac carieră. Soţia ambasadorului este medic și se regăsește în mediu familiar în compania medicilor noștri. Secundul de pe *Gloria* simpatic și comunicativ găsește că totul la *Mircea* este *„molto marinero”.*

A notat cum sunt protejate sarturile, prezenţa ghiordelelor în care se golesc scrumierele, pavoazarea, curăţenia, disciplina.

Discutăm despre literatură și ne mărturisește că a lucrat toată ziua la *Gloria,* ca mâine să poată primi vizita marinarilor noștri. La bord este un contraamiral în rezervă a cărui fată se va căsători cu băiatul comandantului Școlii navale. Viaţa de dincolo de protocol, există aici un cult al uniformei și al profesiilor practice, artele beneficiază de un surâs îngăduitor, ori circumspect, în cazărmi este o căldură ucigătoare, peste lagună se târăsc aromele excitante ale vegetaţiei tropicale, noi ne cenzurăm fiecare privire și fiecare gest, refuzăm să urmărim mersul legănat și foșnitor al femeilor, să privim în ochii negri, strălucitori sub cascada de lumină, apoi, după ceas, la orele 21.30 invitaţii noștri simpatici părăsesc bordul. Sunt invitat la salon unde-l găsesc pe ambasador cu soţia și exuberantul tovarăș Onucu. Pe care-l întreb ce se întâmplă cu corespondenţa lui *Mircea.* E bine mersi la Barranquilla, tovarășul Onucu e bine mersi la *Mircea* și poate ar fi trebuit să aducă la navă câte ceva despre Columbia să știm și noi pe ce lume trăim. Poate n-a făcut-o din diplomaţie, mai știi? Ne regăsim cunoștinţe comune (ambasadorul a avut un itinerar care l-a întretăiat pe al meu) ne reamintim peisaje știute, oamenii se întorc acasă cu frenezie, apoi vine noaptea din cabină, cleioasă, bântuită de toate amintirile.

Joi 13 mai. Ultima zi a escalei cartageneze. Ori pe scut, ori sub scut. Soarele bântuie Cartagena ca un pirat de foc. Îmi iau operatorul și, debarcat la *Correo,* reluăm filmările rtate ieri. Muzeul Inchiziţiei (*Santo oficia de la Inquisicion* statutat de preacucernicul papă Grigore al IX-lea în 1233), *Plaza Bolivar,* statuia cu jeturile de apă, copiii, purtătoarele de banane, balcoanele și nu departe de *Almacen Oriental* mi se agaţă privirea de o firmă: *Almacen El Danubio.* Dunărea la Cartagena-Columbia?! Intru pus pe fapte mari. De după tejghelele înţesate cu artizanat bun, piei de șarpe, măști, ţesături, ruana și tot tacâmul pentru turiști, apare un bătrân scund, cu ochi albaștri apoși. În fundul magazinului se leagănă într-un balansoar o femeie tânără. Îl cunosc pe Luis Egher pe numele lui latino american,

un evreu din Basarabia plecat de 45 de ani și stabilit aici, pe *Caile del Arzobispado.* Vrea să știe cum este în Ţară, îi este frică nu știu de cine și-i promit că-i voi aduce pliante turistice. Cumpăr cu o reducere substanţială o mască din nucă de cocos. Este doar *El Almacen Major Surtido de la Piaza,* bineînţeles totul scris cu majuscule. Ne dăm întâlnire pentru după masă și ne pozăm în faţa magazinului. Filmăm pe *Caile del Colegio,* bineînţeles studenţimea. Filmăm monumentul *Fusilemento de los martires de Cartagena 24 de febrero 1816",* în muzeul inchiziţiei cântarul păcatelor și arderea pe rug a vrăjitoarelor, apoi *Cale de*
Juan Pablo Jimenez 1896 o stradă a doctorilor, o *Carniceria* — Măcelărie în *Piaza Fernandez de Madrid,* iarăși strada, apoi *Puerta del Beloj,* ne lichefiem și ajunși în portul goeletelor îmi zic: acum ori niciodată. Curaj. Ne lăsăm târâţi de șuvoiul pestriţ care ne absoarbe în ulicioara cu praf gros, grămezi de gunoaie mirosind a putrefacţie, oameni mai mult goi lucind gros sub sudoarea abundentă și cotarle hămesite adulmecând prin toate colţurile. Stupefacţie. O fiinţă de dincolo de lume. Trece încet, parcă plutind, o aborigenă drapată în bleu și roșu violent. Este o india cuna din provincia Uraba? ori poate o india Yaguas din Amazonas, oricum aparţine unei civilizaţii străvechi care-a dat-o pe frumoasa *India Catalina,* cultura Chibcha, precolumbiană, ori poate aceea a mulscilor trăitori în podișul Cundinamarea, descoperit de Gonzalo Ji menez Quesada. I se ghicesc formele perfecte sub rochiapeplum tradiţională. Poartă șiraguri de mărgele, are o faţă ușor mongoloidă, cu ochi mari, profunzi, de un negru de an tracit, gură expresivă și tot obrazul dat cu farduri ciudate, ireale. Violet sub ochi, în degradeuri de albastru pe pometi, verde spre urechi, cărămiziu păstos spre bărbie și gât. Sub fard i se disting trăsături nobile, neviciate de timp. De unde vine? Unde se duce? Ce știinţă magică poartă în farduri, ce semnificaţie au culorile, cine a învăţat-o să meargă plutind, cărei lumi de taină aparţine? Mister. Zâmbește (probabil am făcut o mutră nu de tot inteligentă) și se resoarbe în mul ţime, cu cerceii mari și grei din aur strălucind în soarele de vorant. Unde îmi este operatorul? Prea târziu. Junele Mocanu pricepe ce vreau și se execută cu fantezie. Filmăm ţipi de o plasticitate unică, un băieţaș de abanos, un Iov negru care se bărbierește cu o lamă înfiptă într-un băţ, cheul la care se descarcă mahunele cu banane, colibele mizere unde se negustoresc fierotenii ruginite, dughenele dubioase unde trândăvesc negrese planturoase și unde tot felul de pești înzorzonaţi cu brelocuri lenevesc în așteptare de clienţi, un fel de cârciumi sordide și slinoase pe grătarele cărora sfârâie carnea de oaie asezonată cu niște sucuri puternic mirositoare, praf de muște, ne obișnuim cu hărmălaia, strigătele, zgomotul autocamioanelor semidemolate, mergând în trei cilindri, și până la urmă cu mirosul greu de putrefacţie și sudoare care-mi întoarce maţele pe dos. La navă. Dușul. Îi mobilizez pe doctori și după ce Pișta mă înarmează cu o frumuseţe de pliante turistice, demarăm. Bill și Bobi au vizitat *Gloria,* cel mai modern velier-școală. Climatizait, luxos, are un salon larg, conţinând vitrine cu aur și smaragde. Încarcă pielărie și artizanat pentru Statele Unite, fiind și mesager al producţiei columbiene. Voiam să filmez cartierul rezidenţial și cartierele mai îndepărtate, dar cele două turisme afectate pentru după masă au altă

destinaţie. Oprim și filmăm o vizită a echipajului la *San Felipe.* Echipajul în Cartagena. Îl vizităm pe don Luis Egher care se bucură intens de pliante și-l desface lacom și precipitat pe cel al Bucureștilor. Repetăm itinerarul urmărind vizita echipajului la muzeul inchiziţiei, apoi îi duc pe doctori în cartierul portului. Nebunia nebuniilor. După o jumătate de oră de hoinăreală într-o lume de apocalips, mă izbește un rău de miros atât de puternic, încât evacuez incinta la trap.

Ne întoarcem în buna și frumoasa *Cartagena antiqua.* Într-un squar două călugăriţe ne întreabă de unde suntem. Au pielea roz, sunt de o salubritate perfectă, vesele, și pentru că am o insignă cu schiori le-o dăruiesc, lucru care le face plăcere vizibilă. Poposim sub palmierii regali din *Piaza Bolivar.* Un muncitor după cum îl arată mâinile, citește un ziar de-a drep tul ucigător de gros și spaţios. Este acolo un articol cât o istorie pe tema indienilor și a supravieţuirii lor. Omul ne explică problema indienilor. Simon Bolivar tace acolo în bronzul înverzit și ascultă foșnetul brizei în palmieri. S-a născut la Caracas în Venezuela, dintr-o familie bogată, rămâne orfan de tată la 3 ani, de mamă la 9 ani și de bunicul care-l creștea la 10 ani. Face școala la Madrid, deci trece Oceanul, se casătorește cu o studentă, care-i moare în Venezuela. Poate acest imperiu al morţii l-a făcut să rezolve rapid toate conturile vieţii lui zbuciumate. Este epoca ascensiunii fulminante și a epopeii napoleoniene. Din Venezuela se întoarce la Roma și asistă la autoîncoronarea lui Napoleon ca împărat al Italiei.

În 1807 se întoarce prin Statele Unite. Vrea să vadă rezultatele independenţei. Când junta venezueleană declară independenţa, este trimis în Anglia să-i obţină recunoașterea. Obţine o simpatie rezervată și-l cunoaște pe Francisco Miranda, avea turier luptător venezuelean pentru libertate. Împreună cu 200 de oameni încearcă să reinstaleze junta alungată de spanioli.

Lupte, succese, apoi sunt capturaţi de trupele regale. Miranda și ceilalţi trimiși la pușcărie în Spania, el, nobil și tânăr, exilat în insula Curaçao. Fuge, își alcătuiește altă trupă, debarcă aici, la Cartagena și asediază fortăreaţa *San Felipe.* Are soarta amiralului Vernon, fără să aibă corpul lui expediţionar. Străbate jungla, intră în Venezuela și își stabilește baza de operaţii în selva și jungla Orinocului, de unde-i atacă pe spanioli. Este înfrânt mereu, scapă, reîncepe și până la urmă eliberează Venezuela în 1818. În 1819 se îndreaptă spre Noua Granada, Columbia. Cu o oștire mică îi bate magistral pe spanioli în câmpiile de la Boyaca – 7 august 1819. Data semnării declaraţiei de independenţă 20 iulie. Este ales președinte cu puteri absolute. Trimite *exercito libertador* spre sud, unde astăzi este Ecuadorul. În sud, în Argentina, José de San Martin eliberează Argentina, Chile și Peru. Cei doi liberatori se întâlnesc în 1822 la Guayaquil unde ţin o conferinţă secretă în doi, timp de 3 zile, la care are acces numai servitorul care le aducea de mâncare. După conferinţă José de San Martin se întoarce în Chile, apoi la Buenos-Aires se ambarcă pentru Franţa și dispare romantic din viaţa politică, trăind 25 de ani în Franţa și nemărturisind nimănui secretul conferinţei cu Bolivar. Bolivar eliberează Peru. Rapoartele din Marea Granadă sunt alarmante. Guvernul se anarhizează. Nu uitaţi, se umblă călare și cu poștalionul prin junglă, peste

Cordillera Anzilor, prin selva și llanos. Încredinţează comanda armatei generalului și magistratului Sucre. Pleacă în Bolivia, stă la Lima, se îndrăgostește de dona Manuela Saenz, soţia unui medic. Dragoste puternică, devorantă, dona Manuela îl părăsește pe medic și-l urmează pe Bolivar la Bogota, unde acesta își reia atribuţiile prezidenţiale. Episod romantic și epic. Dona Manuela întârzie complotiștii din spiţa vicepreședintelui Santander, care voiau să-l ucidă, dându-i posibilitatea lui Bolivar să sară pe fereastră și să se salveze. Situaţia generală anarhică. Guvernele constituţionale slabe. Dezgustat se retrage din politică; face o tuberculoză. În 1829 cabinetul Columbiei roagă regele Angliei apoi pe al Franţei să trimită un prinţ care să ia coroana. În 1830 Bolivar se retrage de la președinţie. De aici, din faţa Cartagenei, de la *Puerta del Peloj,* privind cerul de deasupra fortăreţei *San Felipe,* conștient de opera lui istorică, trece schela la bordul navei care trebuia să-l ducă în Franţa, acolo unde trăia celălalt *libertador,* José de San Martin. La 180 de mile de coasta columbiană a ne un acces puternic, nava acostează la Santa Manta unde Bolivar moare după trei săptămâni. Înainte de moarte dă ultima lui proclamaţie:

„Cucerirea libertăţii este grea, dar nici pe jumătate pe cât este de grea păstrarea ei. Mai multă vigilenţă, mai multă vioiciune și mai multă muncă sunt esen ţiale, sau dacă nu libertatea va fi pierdută”

Acum stă în bronz, ascultă foșnetul palmierilor, meditează poate la adevărul acestei ultime proclamaţii, poate și-o amintește pe sălbatica dona Manuela și rămășiţele lui pământești se odihnesc în mausoleul simplu, vegheat de vulturi din bronz numit „El Altar de la Patria”, pe care scrie:

„Colombia AL Libertador”. Trec studente, trec colegiene, cerul de sub palmieri a devenit material, vibrează, asistăm la o lentă perindare de chipuri sudice, trec tinere care concurează imaginaţia, în general sunt curajoase și ușor agresive, apoi ne întoarcem la *Correo,* se lasă noaptea și mașina lipsește de la întâlnire. Dispersăm posturi, încercăm să dăm telefoane, apoi, înţelepţi, suntem 50 de bărbaţi, o luăm pe jos prin Cartagena nocturnă. Este de fapt ultima noastră plimbare în acest oraș fermecător. Lună plină în cerul fastuos și fierbinte. Cartagena și-a absorbit locuitorii în interiorul zi durilor, ca și când s-ar afla în preajma unui atac nocturn.

Doar barurile de noapte își încep viaţa publică sub lumina spectrală a lampioanelor. Pașii noștri pe caldarâm. Umbrele care ne însoţesc fidel. Ieșim spre periferia cartierului *Getsemany,* pe malul lagunei poleită de lună. Vedem *San Felipe* cu parapetele lui uriașe, cu bastioanele și meterezele într-o lumină ireală. Se aud foșnetele palmierilor. *India Catalina* cu sânii goi, ridicată pe vârfuri, scrutează orizontul Mării Caraibilor în așteptarea celor care îi vor distruge poporul, scoţându-l din istorie. *India Catalina* a fost o inteligentă naivă.

Când în 1522 primii conquistadori debarcau la câteva mile mai la nord de acest *San Felipe,* conţinând în piatră expresia unei istorii, amerindienii îi primesc ostil și luptă. Fiica șefului de trib este luată prizonieră. Este foarte tânără, de o mare

frumuseţe, vioaie și majestuoasă. Dusă cu ceilalţi prizonieri pe insula Santo Domingo învaţă spaniola, se cultivă în sens european și este ţinută pe lângă Don Pedro de Heredia. Când acesta se întoarce în 1533 să colonizeze regiunea, Catalina îi servește de tălmaci și diplomat. Știe toate dialectele, atenuează conflictele, cucerirea se face mai pașnic și cu minimum de conflicte. Se mărită cu nepotul lui Don Pedro, care-o aduce cu sine în Spania. Regele îi recunoaște origina nobilă și-i conferă un titlu de nobleţe înaltă. Legenda ei s-a născut încă din anii când a încercat să cruţe sângele celor de aceeași origine. Visul ei a rămas doar vis. Spaniolii i-au exterminat pe aborigeni.

Un gest de umanitate cu urmări tragice și ireversibile, lu mina lunii îi poleiește trupul, pe care i-l sărută înfiorat briza încărcată de arome stranii. Apoi trecem pe lângă „bătrânele ghete” scofâlcite și-i dăm dreptate poetului Luis Carlos Lopez care spune în poezia lui favorită despre orașul pe care l-a iubit cu pasiune:

„Cartagena este tot citit de odihnitoare ca o pereche de ghete bătrâne…”.

Noaptea a devenit mister și aromă, foșnet și umbră, oglinzi de argint căzute pe fundul lagunei, melodie și ritm. Trecem *Laguna de San Lazaro,* urmăm spre sud malul lagunei și întrăm în *Manga.* Străzile sunt înguste, vegheate de palmieri și grădini luxuriante în care tronează vilele. Vile de toate tipurile, de la cele în stil colonial vechi, cu peroane și zăbrele din lemn nobil, până la cele ultra moderne, cubice, toate însă cu o structură comună: o verandă, un living spaţios faţă de care se organizează funcţional restul camerelor. Toate vilele au ferestrele și ușile deschise. Pe toate terasele sunt așezate în fotolii de răchită, ori în șezlonguri senorele și senoritole casei.

Din majoritatea grădinilor se aude vag o muzică dulce care se amestecă cu foșnetul palmierilor, cu umbrele și petele de lumină, ţesându-se în structura acestei nopţi fascinatorii, care ne oferă spectacolul Cartagenei familiale. Din nou vedem imaginaţia luxuriantă a artizanilor columbieni convertită în majolică și gresie glazurată, în lampadare și mobilier, în tapete și porţelanuri, pentru că oricât de discreţi am fi, toate acestea se etalează privirii cu o lipsă totală de pudoare, explicabilă la acest ceas al aerului proaspăt care înlocuiește clima artificială, al cărui aparat este încastrat la toate ferestrele. Aerul are moliciuni voluptuoase. Întunericul devine complicele imaginaţiei. Trece un fior lasciv și carnal, monahismul nostru auster se tulbură profund, aud chemările acelea izvorâte din prea adâncuri, râsul femeilor abandonate felin în șezlonguri ne sărută cu nerușinare. Suntem 50 de bărbaţi în alb care trecem prin întunericul dens, vibrant, încărcat de chemările febrile ale dragostei. Mărim pasul. Gonim să ne rupem de is pite. *Las Vegas* cu preotesele mulatre ale dragostei a rămas mult în urmă. Se aude doar luna căzută pe caldarâm, gemând când o strivim sub tălpi. Boschete de palmieri ornamentali și pomi umbreliferi, balansoare, multe curţi nu au garduri, peluzele se termină în trotuar, apoi apar bojdeucile și lămpile de gătit cu petrol, se frig pești în curte într-un ulei rânced, văd un pat imens din lemn pe care un trib de copii stă și privește la televizor, clubul mari nărilor *Stela maris,* piscină, odăi curate, un mango umbros presărat cu așchii din lună, *Terminal,* gărzile înarmate, magaziile portului și *Mircea.*

Cu personalul de serviciu la posturi. Cu galionul primind reflexele apei negre din port. Cu catargele și vergile desenate pe cerul Cartagenei. La duș să ne lepădăm de Satana. La duș să scoatem din pori tentaţiile negre, aromele și vraja Cartagenei. Astăzi jurnalul de bord notează:

„Joi 13 mai orele 11.05. S-a dat de la bord la cererea căpităniei din portul Cartagena, un flacon de insulina pentru o intervenţie urgentă. Eliberarea medicamentului s-a făcut pe baza adresei oficiale".

Rămân pe dunetă să văd cerul.

Vineri 14 mai. Soneriile ne sfredelesc creierii, de la orele 05.00. Constat că mi-au ieșit tot felul de bubuliţe roșii, că am o stare de greaţă cu ameţeli și-mi spun că m-am molipsit de cine știe ce boală tropicală. Îl sâcâi pe Folai, dar Folai nu mă ia în serios decât de la câteva fracturi în sus, ceea ce nu este cazul. De ciudă trec să-mi spăl cămășile de protocol. 07.05.

Se dă pregătirea navei pentru marș. 07.30. Se pornește mașina. Pereţii cabinei vibrează ușor. Dușumeaua trepidează. Aud ronrăitul ușor al pistoanelor puse la treabă. Simt tot ceea ce atât de nostalgic precede plecarea de la cheu. Cartagena? O escală care ne apropie de casă. 07.50. Sosește la bord ambasadorul împreună cu comandantul navei-școală columbiene *Gloria.* 07.51. Intră la bord pilotul. Se ridică pavilionul „HOTEL".

08.01. Pleacă de la bord ambasadorul, comandantul navei școală *Gloria* și ofiţerul de legătură. Se ridică schela la bord. Gata. Escala columbiană ia sfârșit. Torid. Pâcla evaporaţiei matinale plutește peste lagună. Exotica Cartagena este aici, răscolindu-ne cu aromele ei frustra și tulburătoare. 08.03. Început manevra de plecare de la cheu. Dat remorca pupa la remorcher. Pe cheul din piatră: ambasadorul și cei doi ofiţeri columbieni care salută. Bompresul lui *Mircea* girează spre largul lagunei *Bahia de Cartagena.* Mocanu stă lângă mine cu reforma noastră de aparat de filmat. 08.14. Se ridică pavilioanele reprezentând „numirea navei". 08.15. Calat remorca. S-a terminat manevra de plecare de la cheu, între noi și uscat s-a și înstăpâniit o fâșie largă de apă verzui-uleioasă, proporţiile se modifică lent, perspectiva începe să se lărgească. În cepem manevra de ieșire din port, cu nervii de rigoare. Abstinenţa este bună pentru cler, dar nu pentru marinari. Vedem din nou șantierul, *Bahia de Los Animas* cu portul goeletelor și *Puerta del Beloj,* șantierul navelor de război colombiene.

Castillogrande și *Beluarte del Mazanillo* și una din navele de război ridică pavilionul ROMEO. Navigăm lin în apele verzui nisipii din *Bahia de Cartagena.* Dublăm prin șenalul balizat partea nordică a insulei *Tierra Bomba.* Vedem din nou bărcile cu pescari negri plutind în atemporalitate, crengile și algele în derivă, zecile de golfuri și golfuleţe sufocate de vegetaţie. *Zona Hotelera* strălucind în sticla blocurilor filigranate, estompându-se pe orizont, *San Felipe* un imens trunchi de piramidă dominând Cartagena, motorul bate ritmic și intrăm în *Bahia de Bocachica,* girând ușor spre vest, ca să punem prova pe *Boca Chica,* pe acei 200 de yarzi care despart laguna de *Mar Caribe. Castilia de San Fernando* în tribord având în

arhitectura unghiulară a curtinelor un *„Foso de los Tiburones”,* adică un labirint de canale infestate cu rechini, imposibil de străbătut înot, *Fuerte de San José* în babord și desigur, la punctul culminant al ieșirii din lagună, când vedem colibele de sub palmierii superbi crescuţi pe *Tierra Bomba,* negrii, bărcile care ies la pescuit și bastioanele porturilor, se termină pelicula. Singurul capabil să suplinească această mizerie este Bobi, care coboară la cabină și se întoarce cu alt aparat de amatori. Trage și el câteva cadre și gata. I se termină pelicula; ori i se blochează mașinăria. 09.05. Acostează pilotina în tribord. 09.06. Dublăm farul de intrare în Boca *Chica.* Pilotul își primește darul uzual și coboară la pilotină. Se coboară pavilionul „HOTEL”. *Mircea* și începe navigaţia spre Veracruz-Mexico! *Mar Caribe* este burzuluită. Valuri scurte, înspumate ne lovesc prova de cum depășim adăpostul coastei. Buletinul meteo anunţă mare rea cu valuri de 2 m spre 3. Stau la pupa, furtuna de punte obișnuită la intrările și ieșirile din porturi a trecut, echipajul este liber de la front și Cartagena exotică se cufundă lent în mare, cu fortăreţele ei din piatră, palmierii, femeile și istoria ei zbuciumată, cu pieile de boa și caimani, cu almacenele pline de mărfuri pentru turiști, cu retragerea lui Bolivar în bronz, cu muzeul inchiziţiei și strigătele vesele ale negustorilor ambulanţi, cu *India Catalina* scrutând cerul caraib și fiinţa aceea stranie, o altă *India Catalina* ieșită din cine știe ce taină a Cordellerei, ori a zonei amazoniene, vopsită cu verde și indigo, cu roșu și cărămiziu, plutind dincolo de timp într-o istorie care rămâne mereu taină, mister și tăcere. 11.08. Coasta Columbiei dispare în mare. 12.20. Se întind „ţinte bine” pe punţi. Suntem în larg, cu prova pe insula Jamaica și plutim spre Nord către Tropicul Racului.



MAR CARIBE

Deci suntem în ziua de *vineri 14 mai,* după amiază, în vestul Mării Caraibilor, navigând spre Jamaica să evităm bancurile, recifele, insulele și formaţiile coraligene care fac din această zonă una periculoasă pentru nave.

Avem în babord America Centrală, adică Panama, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala și Mexicul. În tribord vor rămâne Antilele Mari: Porto Rico, Haiti, Jamaica și Cuba. Marea afurisită, muștele cartageneze și căldura fac ca spălatul lenjeriei să devină o lecţie de voinţă, acrobaţie și nesfârșită răbdare. Valuri verzi, înspumate, orizont de plumb, nava rulează și tanghează neplăcut, cu atât mai neplăcut cu cât la ora 15.00 se ordonă la mașini „Toată viteza". Zi grea de reacomodare cu marea, nu numai pentru mine. Observ figuri livide, priviri rătăcite, unii dintre cei care după chipurile muncite de marinari încercaţi ar trebui să reziste la infinit, dar care încep să cedeze interior. I-o spun lui Folai, indic nume și Folai se uită la mine neîncrezător. — Cine? Cutare? Niciodată! Folai nu știe că mai de mult, în cealaltă experienţă esenţială, de aerodrom, începusem să știu cine va cădea într-un viitor apropiat și intuiţia asta, rod al unor observaţii lucide: acumulări în gestică, dereglări ale acesteia, nevoia furibundă de mărturisire intimă, o spaimă secretă oglindită pe retină, lăcomie de clipă, crispări interioare, nu m-a înșelat decât rareori, transformându-se într-un coșmar, în propriul meu inchizitor și călău. Escala a rupt brusc acomodarea cu marea, abia intrată în rutină după Caracas și La Guaira. Pe navă s-a reluat programul: cursuri, cart de navigaţie, practică marinărească. Ne izolăm, să ne putem re integra. 20.10. Lucrez la „Cronică" ascultând valurile care se sparg în borduri. Cald. Nedemn de cald. Apare surâzător comandantul marșului, ţinând în mână registrul de radiograme.

— Vă aduc o veste bună!

Citesc radiograma semnată de general: *Acasă totul este bine.*

S-a aprobat întoarcerea de la New York cu avionul. Mă inundă o amărăciune fără leac. Foarte bine, salvez o carte, salvez o jumătate de vară, dar cum rămâne cu *Mircea?* în clipa în care citesc radiograma, îmi dau seama cât m-am legat de *Mircea* și echipajul lui atlantic, cât de mult m-am integrat în atmosfera navei-școală și cum *Mircea* a devenit într-un mod direct o parte din mine însumi. Ricanez și

constat că radiograma nu spune nimic de opertor și aparatul de filmat. Dacă vine operatorul, este clar, că pot pleca. Trebuie să fac filmul marșului, pentru că totul este film la *Mircea,* un film de bună calitate pe un scenariu scris de cotidian. Un film unic, poate niciodată repetabil. Tangajul și ruliul sunt oribile. Mai sunt două luni până atunci, dar mai sunt încă o mie de pagini albe în viitoarea carte a marșului. Pentru că nimic din ce-am cumpărat nu încape în cheson, am făcut un pachet pe care l-am pus pe cușetă, la picioare. Pe ruliul ăsta îndrăcit pachetul s-a transformat într-un monstru învrăjbit, care-mi pisează tălpile.

Ambasada din Venezuela a fost operativă. Cei cărora le-am scris au fost operativi. Și *Mircea?* Stau treaz, îl aud, îl simt și-l iubesc în lupta lui dusă cu furtuna.

Sâmbătă 15 mai. Cea dintâi condiţie de supravieţuire pe o navă care cutreieră mările este să ai o treabă exactă la bord. Eu n-am și pentru că trebuie să supravieţuiesc, îmi inventez. Marea ne zgâlţâie în toate chipurile posibile. Suntem cu prova pe Jamaica. Valuri mari, vânt puternic, ruliu și tangaj de zile mari. Ne aflăm în zona brăzdată de corăbiile conchistadorilor, ale corsarilor și flibustiorilor caraibi. Interceptăm itinerarele secrete ale broaștei or ţestoase uriașe care se adună din întreaga zonă a Caraibilor și a golfului Mexic pentru a-și depune ouăle în nisipul fierbinte din insula Grand Cayman aflată la N.W. De Jamaica. Căldura sufocante! ne ucide și, în același timp, a devenit un fel de necesitate organică. Bill este în una din epocile lui negre. Știrea că plec acasă de la New York s-a răspândit ca fulgerul. Mai sunt două luni până atunci, dar mă și văd solicitat pentru a duce scrisori în ţară, a da telefoane, iar cei care-mi cer sfios aceste servicii mă umplu de duioșie și remușcări. Coechipierului meu i-a făcut iarăși erupţie un furuncul și pentru că tot e sâmbătă, cabina e plină de lenjerie pusă la uscat și pe navă se face program administrativ, stăm amândoi pe cușete și Bill îmi traduce din doască în doască revista „Cartagena”. Fac echilibristică să pot nota în caiet povestea acelui oraș intrat în amintire. Marcel și el livid și suferind încearcă un simulacru de curăţenie. Pe dunetă vânt, stropi săraţi, dincolo de bord marea hăcuită de furtună, carturile de navigaţie la posturi și comandantul marșului care-mi spune că s-a primit o a doua radiogramă cerând confirmarea că mi s-a comunicat conţinutul celei de aseară. Zi insalubră, care ne pune nervii la încercare. Apoi noaptea. Noaptea cu forţele ei oculte, dizolvând concretul într-o pastă amorfă și vâscoasă, noaptea care dezagregă și dematerializează, teritoriu al incertitudinilor și al halucinaţiei, când cușeta se umple de gemete voluptuoase și șoapte tandre, când are loc procesiunea fantastică a măștilor, măștile mele și măștile celorlalţi, când arborada se transformă într-o orgă a tuturor înecaţilor și vaerele ei sunt smulse de vânt și amestecate în clocotul valurilor care gem și se tânguie, imploră și ameninţă, noaptea cu ţiuitul percutant al staţiei de radio și cadenţa densă a liniilor și punctelor bătute cu manipulatorul Morse, noaptea cu geamătul tăbliilor de oţel suferind tortura extensiilor și a compresiilor brutale și iarăși întoarcerea în fantasmagorie, alunecarea piezișă în creaţiile subconștiinţei dominată de spaime niciodată purtând un nume.

Duminică 16 mai. Spre zori vântul a căzut. A rămas doar hula. Apoi soarele torid și evaporaţia puternică aștern granule fine de sare pe suprastructuri. 09.00. Adunarea echipajului la puntea centru. Comandantul marșului citește radio grama prin care comandantul marinei mulţumește echipajului pentru comportare. O a doua adunare la pupa unde se discută escala și viaţa la bord. Orizontul oamenilor se restrânge la cotidianul cel mai îngust, care ia proporţii de-a dreptul catastrofale. Micile șicane inerente convieţuirii în atâta densitate pe centimetrul pătrat se organizează în pledoarii vindicative, mai ales adresate viitorului. Mă întreb ce-ar zice preopinenţii dacă mi-aș lua rolul în atât de serios, încât să le înregistrez fidel intervenţiile, apoi să le redau precedându-le cu gradul, numele și prenumele cu iniţiala tatălui. Nimeni nu este perfect pe lumea asta, există la comandă o anume lipsă de penetraţie pentru sugestie, la escale se manifestă o anume în certitudine în ceea ce privește spaţiul ofiţerilor; dar de aici până la ideea fraternizării generale și universale într-o nesfârșită chermeză este o cale astronomică. Căldură de iad și mare fastuoasă. Nervii oamenilor cedează vizibil. Suntem totuși în a 74-a zi de când am părăsit Constanţa. Există o tendinţă exa gerată de circumstanţă, de a deturna esenţialul, lăsând loc liber neesenţialului și vehemenţa nu aparţine echipajului amarinat al navei, ci, îndeobște, celor ambarcaţi cu scopuri didactice. Dacă este cineva care-și garnisește frigiderul pentru propria lui opulenţă să i se taie deverul și gata. Este atât de cald încât facem naveta de la dușurile elevilor instalate la puntea centru, dușuri cu apa de mare aproape fierbinte, la furtunul de la pupa, care răcorește puntea încinsă, tot cu apă de mare. Rezultatul, o crustă din milioane de granule de sare, alcătuind oglinda de refracţie a soarelui, sub care pielea a trecut de la cărămiziu la ciocolatiu și acum la negru glantz cum poartă Unchiul, comandantul elevilor Cr2 Pană Lucian și sub semnatul. La salon unul din noi și exasperant de același are ideea de neimaginat care ar conduce la o echitate absolută: să se cântărească fiecare banană și să se acorde un coeficient compensativ celor cu banane mai mici. Dacă ridicolul n-ar friza ilaritatea, ar trebui chemat Folai să constate urmările insolaţiei tropicale. Mă gândesc la acești pasageri în uniformă, care ignoră că *Mircea* a executat un marș însumând aproape o treime din lungimea ecuatorului fără niciun incident, că a străbătut Marea Neagră, Marmara, Egee, Mediterană în epoca furtunilor echinocţiale, a traversat Atlanticul și Marea Caraibilor pe toată lungimea ei, că cei care au responsabilitatea sunt de veghe zi și noapte asigurând perfecta securitate și șiguranţa navigaţiei, că există o profundă pricepere a prevenirii și evitării situaţiei limită și alte o mie de probe profesionale care se trec strălucit de la un punct limită la alt punct limită?! Pe dunetă adie o briză leneșă și din pâclele dense ale evaporaţiei își decupează velele *Maria Galante* – nava amiral a celei de a doua expediţii întreprinse de Columb în 1493.

De fapt este doar o iluzie optică. *Maria Galante* nu mai face parte din flotila celor trei corăbii cu care Columb descoperă Jamaica în aprilie 1494, când locuitorii insulei l-au primit cu ostilitate până când spaniolii au început să-i vâneze cu arbaletele. Erau vopsiţi în toate culorile, purtau pene în păr, erau mulţi și trăiau în

belșug. A numit insula Santiago și a spus despre ea *„pământ înverzit, minunat și fericit… Cu locuri de ancorare, unele mai bune decât altele. După corăbii se ţineau nenumărate canoe și indienii îi serveau pe creștini, le dădeau alimente, ca și cum străinii ar fi fost părinţii lor… Totuși, seară de seară furtunile și ploile torenţiale istoveau echipajele corăbiilor…” în 1503* Columb întreprinde a patra călătorie și după o furtună care-i smulge corăbiile de la ancoră, după ce rătăcește pe valurile furibunde ale acestei Mar Caribe, la 24 iunie atinge coasta de nord a insulei Jamaica, eșuându-și corăbiile gata să se scufunde. Amiralul naufragiat a stat un an în Jamaica, hrănit de localnici, el și echipajul rămas la uscat, an în care dușmanii lui au lucrat temeinic la surparea din graţiile perechii regale. Spaniolii veniţi după Columb extermină amerindienii arawak, și englezii cărora li se cedează insula în 1655 încep să aducă sclavi negri, ai căror urmași fac 77% din populaţia de astăzi a insulei. Desigur, a fost sediul corsarilor englezi din Antile și numai la nouă ani de la instalarea englezilor viceguvernatorul este colonelul Edward Morgan, unchiul tânărului flibustier englez din Tortuga, Henry Morgan, mai târziu amiral de Jamaica, pe numele lui de pirat Morgan Roșcovanul. Cu Morgan Roșcovanul ne reîntoarcem în siajul corsarilor caraibi, și marea pe care-o despică etrava lui *Mircea* le poartă imaginea în verzuiul ei dens, străbătut de alge și crengi în derivă. În S.W. A rămas Nombre de Dios, mai târziu Panama, visul în aur al corsarilor caraibi, cucerit și incendiat de Morgan Roșcovanul, spre sfârșitul zilelor mare bogătaș în Jamaica. Din Mar *Caribe* se deslușește vag linia albăstruie a unei Cordilliera: *Blue Mountains.* Este o după amiază mirifică. Cerul și marea au culori grele, păstoase, aproape carnale. Jamaica. Dinozaur uriaș culcat în apele verzui, de flancurile căruia se sparg valuri înspumate. Văd prin binoclu pădurile uriașe de mangrove și abanos, poieni însorite, zidul compact al pădurilor tropicale urcând în trepte spre *Blue Mountains,* ele însele etajate la înălţimi stupefiante. Nori compacţi învăluie munţii din fundal. Totul într-o nemișcare de la facerea lumii. Totul într-o lumină plină de mister, o lu mână concupiscentă prin care se filtrează arome vegetale stranii, care ascut simţurile și le flagelează insinuant și pervers.

Toată insula arde mocnit în focul verde al clorofilei ajunse la demenţă. Înlocuiesc aparatul de filmat cu notele transcrise pe viu. Îmi pierd cuvintele. Jamaica tuturor misterelor din lecturile adolescenţei, Jamaica noua patrie a magiei negre transplantate din Africa ecuatorială, Jamaica romului cu arome nebune, a bauxitei și a lui *Papilio homerus,* fluturele gigant.

Mă resorb în lumină și val, în verdele vegetal și-n aromele de orhidee și, iată-mă, o zei, păcătuind întru poezie. Notez.

Într-o stare încă necunoscută, cuvintele care se însumează într-un poem de dragoste. Peste Jamaica se arcuiește un curcubeu fastuos. Ziua este prea darnică. 16.10. De la uscat vine ropotind pe suprafaţa mării o ploaie tropicală învăluită în aburi fierbinţi. Marea devine liliachie. Cerul devine liliachiu. Valurile izbesc bara de corali care precede coasta. Navigăm între Jamaica și Pedro Banck. 16.25. Ploaia se duce spre continent. În urma ei culorile se resorb în mare. Suntem la travers de Savanna la Mar. La coastă Kingston, noua capitală, după ce Port Royal a fost

distrus de un cutremur. Spanish Town, Santa Cruz, Luana, Accompona, Bluefields. West Point. Doar nume însemnate pe harta de navigaţie, pentru că în lentilele binoclului nu se înscriu decât crestele copacilor uriaşi şi curcubeul rămas strălucitor în cerul de după ploaie. La 105 Mm. Est, insula Haiti. La 85 Mm. Nord, Cuba cu Sierra Maestre şi Cabo de la Cruz. Mai spre Nord: Manzanillo. În prova tribord Little Cayman şi Cayman Brac. În babord Grand Cayman. Spanioli, francezi şi britanici disputându-şi sângeros aceste insule de vis. Apoi noaptea. Noaptea istoriei care-a născut lumea de metişi şi mulatri, de negri şi albi care se caută sub cerul tropical. Noaptea.

Luni 17 mai. La 07.50. Stopat motorul. Se ridică pavilioanele D.V. Nava în derivă în punctul de φ 19°15’ N şi λ 80°35’ W.

Se lucrează în afara bordului. Sarea se infiltrează în porii bordajului care supurează o rugină lichidă, zemoasă. Bărcile 3 şi 4 se dau la apă pentru antrenament. Barca 3 este readusă la bord. Suportul metalic al dopului se desprinde din bordaj.

Pleacă secundul care antrenează elevii Şcolii de maiştri. Bărcile cu pavilioanele la bastonul pupa evoluează în jurul lui *Mircea.* Se lucrează în arboradă la reparaţii. 09.20. Se dezverghează zburătorul centru, pentru reparaţii. 10.23. Barca nr. 4 se ridică la post. 10.59 *Mircea* îşi continuă navigaţia spre Veracruz. Momentul psihologic creat prin manevra bărcilor a fost deconectant. 12.00. Se lucrează la învergarea zburătorului centru. Armamentul lui lucrează pe vergă. Alarmă. Trec trei broaşte ţestoase uriaşe pe direcţia insulei Grand Cayman. Carcase maronii, înotătoare amintind preistoria. Am văzut, pe vremea când Televiziunea proiecta filme interesante, drama acestora pe Grand Cayman. Un film de neuitat. 12.00. O navă descoperită în babord, parcă nemişcată. 12.05. Se vede insula Grand Cayman. Sunt cu Bill la pupa şi ne dedăm unor ocupaţii savante. Curăţăm cochiliile scoicilor uriaşe de Caraibi cu vârful cuţitului, le frecăm cu o perie de sârmă să scoatem algele putrezite în striaţiunile cornoase şi le spălăm cu apă de mare de la furtun, apă de mare sub jetul căreia stăm cu rândul. Secundul şi doctorul Săeşan urzesc un plan care să împiedice plecarea mea de la New York. Deocamdată s-au oprit la o primă soluţie: îmi vor vârâ cavile în geamantan, ori calupuri cu un preparat subversiv care să semene cu bombele din plastic, astfel ca vameşii alertaţi să mă reţină şi avionul să decoleze fără mine. Torid. 12.25. Nava descoperită este o epavă. Văd pentru întâia oară o epavă agăţată deasupra unui recif coraligen. Este marea verde albăstrie cu cerul jos şi împâclit, este un recif de corali cu spinări brun-roşcate ieşind deasupra valurilor care tivesc stâncile cu spumă şi pe aceste stânci sunt căţărate într-o rină două epave sinistre, două car case ruginite, deposedate de tot ceea ce le-a dat viaţă cândva, cu locurile hublourilor, porţilor etanşe goale ca nişte găvane de hârcă, apoi încă un brâu de mare şi coasta insulei Grand Cayman exact aşa cum am văzut-o în acel film dramatic, cu o plajă de nisip strălucitor unde vin broaştele ţestoase uriaşe să-şi depună ouăle, cu baraca centrului de cercetare într-o vegetaţie scundă, cu o staţie meteo şi cu vântul caraib care trece peste insulă

și peste epavele abandonate mării și uitării. Navigatorul ne cheamă la comandă. Are deschisă „Cartea pilot” și de acolo aflăm că epavele sunt un mineralier de 7217 t. *Ridgefild* și un cargo de 1790 t. *Rimandi Mibaju.*

Exprimă atâta dezolare în aceste singurătăţi, încât mă vâr sub furtun să nu le mai văd. Din nou alarmă. În siajul nostru vine de la insulă cu spuma ţâșnind de sub chilă un motorcruiser cu câteva civile în costume de baie stând lejer în cokpit.

La două cabluri de noi motor-cruiserul *Lorelei* virează spectaculos de 180°, punând prova pe insula în apele căreia evoluează graţios un cuter alb, imaculat. Cam hapsân cel de la timonă, sau poate ne–a confundat cu o navă a flibustei. Grand Cayman ni se scurge prin babord. Insulele au fost descoperite de Columb în călătoria spre Jamaica, au o întindere de 259 km² pe care locuiesc 11.000 de locuitori și se guvernează cu statut de colonie britanică. Georgetown, capitala, pe această insulă care se resoarbe în mare, adăpostește 4106 locuitori. Un paradis al liniștii. Seara fac insolaţie și în starea asta semiluoidă aflu vestea zilei: Unchiu a câștigat la loto o „Dacia 1300”. Uriaș. Formidabil. De sărbătorit. Eu primesc o radio gramă de la familia A.T. Acasă totul este bine. Ei se interesează de construcţia cuterului.

Marţi 18 mai. Se confirmă din ţară că la Hamilton se vor ambarca 8 americani: doi observatori din partea arbitrajului regatei, doi cădeţi cu un ofiţer de pe o navă școală, trei ziariști. Alertă. Cabinele sunt ticsite, unde și cum voi fi cazaţi acești oaspeţi neprevăzuţi?! Astă-noapte ne-am apropiat de coasta sud-vestică a Cubei și cea nord-estică a peninsulei Yukatan. Suntem la hotarul nordic al Mării Caraibilor, dincolo de care vom întâlni Golful Mexic și o altă istorie, nu atât de alta incit să uităm conchistadorii și flibustierii. Avem în tribord insula cubaneză Pinos și în babord insula mexicană Cozumel.

De fapt este o zi în care redeschid ostilităţile împotriva carcalacilor, cu gândul fioros al unui război total. Este de nesuportat ca aceste lighioane blestemate să ne circule noaptea pe pleoape, pe buze, pe gât, să propășească, să ne invadeze ser tarele, buzunarele hainelor, pantofii și cutiile în care avem rezervele de săpun și paste de dinţi. În consecinţă fac o vizită de curtoazie la infirmerie. Nea Ivan mă înzestrează cu sprayurile de rigoare. Ermetizez cu Marcel cabina și trec la acţiune cu un sadism violent. Iarăși este gata să ne dăm sufletul și carcalacii nicăieri. Îmi regăsesc respiraţia pe punte.

Cald de ni se lichefiază creierii. Pe dunetă și-a găsit adăpost o pasăre ciudată. 10.45. Se vede coasta Cubei în Ra = 357°.

Disting prin binoclu Capul Corrientes. 10.51. Se schimbă de drum și se ia Da = 290° pentru a se trece la 5 Mm de cap San Antonio, punctul cel mai vestic al insulei Cuba. Stau pe dunetă și urmăresc trecerea lui *Mircea* spre Golful Mexic.

Coasta cubaneză se distinge net, trasă dens pe orizont de creștetul pădurilor tropicale. Deasupra insulei plutesc nori uriași. Marea și-a schimbat culoarea spre nisipiu-verzui. Sol datul Bemal Díaz del Castillo, aventurier și vântură lume eșuat în Cuba în al doilea deceniu al secolului XVI, este unul din cei constituiţi într-un

detașament de descoperitori, care și-a găsit patronul în persoana căpitanului Francisco Fernandez Cordova. Soldatul participă la marșul spre Vest al celor trei corăbii afretate în Cuba și la descoperirea peninsulei Yucatán. Drumul celor trei corăbii este undeva în prova lui *Mircea.* Bemal Díaz va scrie o carte „Adevărata cucerire a noii Spânii" și astfel vom afla cele dintâi vești complexe despre populaţia maya și civilizaţia ei. Asta se întâmpla în 1517.

În 1518 Juan Grijalva (Cordova murise în Cuba din pricina rănilor primite în luptele cu mayașii) reia drumul lui Cordova și-l prelungește pe aproape toată coasta apuseană a Golfului Mexic, descoperind visata ţară a aurului „Mejico". Urmează expediţiile lui Cortez, întâlnirea cu Montezuma regele azteci lor, istoria sângeroasă a cuceririi. Bompresul lui *Mircea* descifrează din albastrul alburiu al cerului scrierile acestea vechi și cumplite. Cald. 13.05. Apare o platformă petrolieră fixată între cer și mare. 14.05. Suntem la traversul capului San An tonio. Marea Caraibilor rămâne în pupa. Cu întregul ei laborator de fabricat cicloane tropicale și curenţi calzi care circulă pe aceeași direcţie cu noi, se înfierbântă în acest reostat uriaș care este Golful Mexic, și sub numele de Golistrom, sau Curentul golfului, fericesc coastele Statelor Unite până la lati tudinea New York-ului ca și pe cele ale Europei de la Lisabona până în nordul Scandinavici. 14.15. Ieșim din *Mar Caribe* și intrăm în Golful Mexic prin strâmtoarea Yucatán. După masă comandantul navei face o inspecţie crâncenă de la santină la arboradă. Motivul, un diferend cu secundul. Amândoi sunt camarazi de an și promoţie, dar suntem plecaţi de-o veșnicie și afară sunt 4 – 35°. Niciodată caracterele oamenilor nu mi s-au dezvăluit mai exact și profund decât la 4 – 35° și la peste 10.000 Mm de casă. Singură inspecţia asta poate constitui motivul etic al unui roman psihologic. Inspecţia la fir de praf nu împiedică o păsăruică ciudată și vlăguită să-și găsească salvarea la *Mircea. Are* culoarea și penajul vrăbiilor, picioare lungi ca și ciocul, stă frântă de oboseală pe balustrada de la pupa și se lasă pozată de aproape cu rangul 2 Dediţa.

După care ne simpatizează manifest, ni se plimbă printre picioare, își scutură penele, se lasă prinsă, mângâiată și mai ales hrănită, intrând astfel pe lista echipajului. I se aduce apă dulce într-o ceașcă de cafea, i se prind musculiţe și i se dau firimituri de pâine, stabilindu-i-se loc de odihnă în interiorul unui colac de parâmă. Din nou alarmă. Alte trei broaște ţestoase coboară spre sud pe direcţia Grand Cayman. Coasta Cu bei, luxuriantă. Văd prin binoclu farul San Antonio, pădurea de mangrove și, deasupra, pânzele cenușii ale averselor tropicale căzând pe insulă. Deasupra peninsulei Yucatán construcţii uriașe de cumulus-castelatus, cu creștetul în tropopauză, zugrăvite într-o ireală culoare sidefie. Bill considerat as al șepticului a suferit o înfrângere catastrofală, drept pentru care și în chip de consolare a primit două pilule de diazepam și un pahar cu clorochin, ceva mai amar decât cea mai amară fiere.

Miercuri 19 mai în a 77-a zi de navigaţie. Orele 06.15.

Primesc cea dintâi radiogramă de acasă, recepţionată la bord de radiotelegrafistul Petre la orele 03.40. A fost retransmisă de o altă navă. Stela mă

anunţă că a avut loc premiera scenariului meu t.v. „Pasărea speranţei” – că acasă totul este bine și că mi-a expediat 14 scrisori și 4 radiograme, rezolvându-se și formalităţile necesare întoarcerii. Este prea mult pentru un singur membru de echipaj și pentru că este prea mult, dansăm. Hulă. 06.19. Cartagena-Veracruz. Combustibil 46%. Apă 66%. Se schimbă de drum, luându-ne Da = 270°.

07.38. Se dă comanda „La posturile pentru manevra velelor”.

07.42. Mașina „foarte încet înainte”. 07.52. Mașina „Stop”.

Liber la mașini. Echipajul este în arboradă. Se dezleagă sacheţii. Apoi se întind toate velele în afară de rândunica centru, velele strai pupa și velele arborelui artimon. Avem murele în tribord. Vântul din NE cu 6 m/s. Înclinarea navei 1° în babord. Viteză mică. Abia 3,2 noduri. Suntem pe latitudinea estimată de 23°56’ N și longitudinea estimată de 86°53’ W. Fac o vizită protocolară bravului croitor Munteanu, suporterul se nor al meciurilor de box, care-mi rezolvă chesţiunile de ţinută: nasturi, cămăși călcate impecabil și alte mici mizerii ale vestimentaţiei. Hula este absolut infectă, parcă inventată de un șef de echipaj diabolic, care vrea să-și pedepsească mateloţii. Simt cum toată anatomia aparatului digestiv intră în anarhie. Fac un efort de demnitate și mă urc la comandă spre a mă orienta faţă de univers. Suntem la 350 Mm sud pe delta Mississippi și statul Texas, se pare cel mai mare stat al U.S.A. În sud este peninsula Yucatán, iar între peninsulă și *Mircea* o întinsură uriașă: Bank Campeche, cu adâncimi mici pe o întindere de 140 Mm spre nord. Cartea pilot atenţionează că adâncimile nu sunt sigure și că în permanenţă navele raportează modificări de adâncimi. Este o zonă vulcanică activă și navigatorul preferă să-și ia o distanţă de siguranţă care să-l pună la adăpost de orice surpriză. De cart rangul 3 Pușcașiu. Cer acoperit. O egretă albă sleită de oboseală aterizează și se cuibărește în plasa bompresului. Un lăstun de mare se odihnește pe un colac de parâmă. I se aduce apă într-o ceașcă. Folai are mutra lui de conspirator – pe care și-o trece subversiv pe dunetă. Când cobor la cabină și mă întind pe cușetă sătul de hulă, dau ochii cu o jună perfect nudă, bronzată, care-mi surâde de pe tavan, lipită acolo cu scotch. Ultima favorită a lui Passolini. Îl rog pe Bill s-o elimine din cabină. Filosof, Bill o lipește pe cheson, lângă birou, alături de un citat copiat sârguincios din „L’Astragalle”. Navigam cu vele spre Veracruz.

Joi 20 mai a 78-a zi de navigaţie. 08.20. S-a lăsat spada lochului la apă. Lochul mecanic a fost ridicat la bord. Avem chipuri cunoscute de un mileniu. Aversă de ploaie care vine peste noi la galop, înconjurându-ne cu neguri. Este ziua de naștere a navigatorului, locotenentul major Suciu Pavel, și se celebrează după tradiţie. Felicitările transmise prin staţia de amplificare. Suntem la comandă, plouă torenţial și vremea s-a răcit brusc. Navigatorul, acest tânăr bine așezat în universul vocaţiei pe care și-a transformat-o în profesie, are astăzi 30 de ani și-mi spune că este întâia dată când își realizează vârsta.

Vine și secundul scăpat mai mult sau mai puţin întreg după inspecţia la cataramă.

— Îţi doresc, ce-ţi dorești, spune.

— Vreau puţin acasă, câteva ceasuri și mă întorc, răspunde navigatorul.

Tăcem demn, ca să ne obturăm interioarele. Cineva povestește cum era într-o noapte Dunărea poleită de lună, și Bore o luase drept spre panglica aceea de aur să se plimbe pe ea și noi navigăm în Golful Mexic sub un cer câlţos de toamnă care nu ne arată soarele, burează, pâcla curge prin arboradă și iarăși începe să demonteze marea și iarăși ne în deasă intre valuri ruliu! stupid de ieri. Se vede că navigăm în cazanul hidrotermic al Atlanticului. Suciu nu-și poate face punctul astronomic. Cobor la cabină unde șeful de echipaj îmi aduce un balon de acostare lucrat pentru *Hai-Hui 2.* Este o minune de matelotaj. 13.00. Plouă în rafale. Tot orizontul în pâcla. Curentul și vântul ne derivează spre nord, dincolo de pericolul bancului Campeche. La puntea centru spectacol de zile mari. Marinarii în șorturi spală rândunica mare cu periile. Întinsă pe punte sub ploaia torenţială, vela este dată cu detergent i și frecată zdravăn. Maistrul Ivaneș conduce operaţiunea. Stau pe dunetă în costumul de opanol din porii căruia torentele de apă dulce scot depunerile de sare și, cu totul per vers, doresc un pui de furtună în locul ruliului ăstuia nenorocit. Apoi ne dezbrăcăm și cum apare comandantul marșu lui bântuit de aceleași intenţii, stăm în slipuri sub averse. Se zice că face bine la splină. 16.10. Curat cazan al Satanei acest Golf Mexic și nu suntem încă în „Triunghi”. În babord se ridică un nor negru cenușiu care își târăște poatele zdrenţuite peste valuri. Vântul se intensifică brusc. Un *gren,* îmi spun.

Valurile se acoperă cu spumă. Velele pocnesc. Fâlfâie bezmetic, gata să-și ia zborul de pe vergi. Comandantul navei în alertă, pe dunetă, cu microfonul în mână ordonă urcarea în arboradă și legarea velelor. Echipajul urcă în arboradă pe rafale dure și nemiloase. Vântul smulge bluzele elevilor, lăsându-le spatele gol. Catargele pendulează. Marea clocotește de jur împrejur, valurile izbesc coca, norul negru lăţos și despletit vine spre noi întinzându-și lacom tentaculele. Un snop de mitralieră. Ploaia. Apoi iadul. Averse, clocotul valurilor, negură învârtejindu-se între catarge, echipajul în arboradă și *Mircea* pendulând în acest univers anarhic, cu greementul ţiuind ascuţit, gemând din toate încastrările. Vizibilitatea scade sub câteva carturi. Intră în acţiune „Tyfon”. Mugetul sirenei dă o dimensiune disperată și tragică amalgamului turmentat și dement care ne înconjoară. Un semnal lung, sfâșietor, apoi două semnale scurte: navă cu vele în marș. 15.02. Velele zburători și rândunica trinchet sunt strânse în strângători. 15.10. Contragabierii strânși în strângători. 15.20. Terminat manevra de legare a zburătorilor și velelor strai. 15.21. Se aprind luminile de navă cu vele în marș. Se pune în funcţiune radiolocatorul pentru un control de radiolocaţie. Nava s-a resorbit într-o lume de fantasmă. Comandantul Ispas, murat până la piele, urmărește coborârea echipajului din arboradă. Îi zbârnâie nervii de tensiune. Văd și simt cum urmărește fiecare om. Mi*rcea n*-a pierdut nici măcar un singur marinar. Nici acest Mi*rcea, n*ici bătrânul Mi*rcea a*cademia plutitoare care a format de fapt marina românească. Vântul urlă și se tânguie în arboradă.

Ploaia ne împunge cu mii de lănci lichide și la 15.55 vizibilitatea crește la 1 Mm.

16.00. Se sting luminile de navigaţie. Se oprește sirena. De 36 de ore nu s-a putut determina punctul astronomic. 19.30. Plouă torenţial. În cabină apare în mod misterios un plic alb, sigilat, adresat „Ocupanţilor cabinei

Of. Sup. II”, care în loc de adresa trimiţătorului are desenaţi doi omuleţi verzi în stilul omuleţului creat de Gopo. „Omuleţii” și-au scris epistola cu tușuri colorate, fiecare literă cu o culoare, invocă toate zeităţile malefice ale mării împotriva respectivilor ocupanţi pe care-i provoacă la un „șeptic „pe viaţă și pe moarte, care se va ţine la careul ofiţerilor. Desigur, epistola este plină de pumnale încrucișate, capete de mort și alte însemne ale piraţilor caraibi. Bill se delegă din oficiu să răspundă provocării și să-i neantizeze pe subscrișii… Omuleţi”. 21.00. Plouă torenţial. Văd șuvoaiele de apă scurgându-se pe hublouri. La orele 24.00 *Mircea* a parcurs 9.269 mile marine dintre care 4516 cu motor și 4753 cu vele.

Vineri 21 mai. Suntem în coada frontului de furtună. Soare. Nori. Hulă. La 04.00 suntem pe meridianul de 91°07 5 W.

La 05.58 se începe lucrul în arboradă pentru strângerea velelor și la 06.30 toate velele sunt strânse și înfășurate; iar arborii braţaţi în tribord. Bill are o criză de gravitate afectată, așa cum se poartă el când este bântuit de ipohondrie. Îi cedez cabina să sufere fără martori și mă duc să-mi fac ultravioletele. Apare Antal cu o mutră ipocrită și mă invită urgent la cabină. Ce naiba i s-o fi întâmplat lui Bill? Pansamentul de la frunte și l-a schimbat după programul de dimineaţă, gastrita i s-a reactivat, coniac nu are voie să bea, de fumat i s-a interzis să fumeze, dar de ce alarmă și de ce Antal cu mutră de mironosiţă?! Cobor plin de suspiciuni. Nu se puteau alţii: doctorul Săeșan în halat, secundul în halat, Bill nemișcat pe cușetă, cu o mască de reanimare pe obraz, pe masă două truse medicale pline de bisturie, cu aparatul de reanimare, pensete, clești, seringa pentru injectat elefanţi și cei doi ţinând morţiș să scoată ceva din măruntaiele împricinatului. Râdem. Ne destindem. Afară sunt + 38°C. În cabină 4 – 40°C și zgomotul ritmic al motorului. 10.30. Există un eveniment discret la bord, sărbătorit de Don Grig în cabina comandantului. Vorbim de toate și despre toate. 16.30. Cu comandantul Hârjan pe dunetă despre istoricul marinei în general și al celor două nave-școală *Mircea* în particular. Apoi despre măsurile care trebuie luate în „Triunghi”. Hulă. Din ce în ce mai mulţi stârci albi poposesc pe navă. De obicei pe vergile inferioare, pe balustradă și bompres. Zac acolo vlăguiţi, privindu-ne cu ochi terni. Apar un fel de vrăbioi obraz nici cu coada galbenă, care ni se încurcă printre picioare.

Secundul îmi aduce doi saci negri de plastic. Uitasem. Până la urmă trebuie totuși să-mi fac bagajele. Același cineva de la salon cerc o analiză a… „cambuzei”. Soarele ne ucide. Stăm sub furtun și-o cinteză din aceea cu coada galbenă îmi sare pe nas. Toată nava este plină de călători clandestini: cuci, creţi, tot felul de păsări migratoare, dar mai ales rândunele.

Arborada s-a populat cu aripate. A început migraţia de primăvară. Spre est, deasupra Yucatánului, plutește o boare trandafirie. Mă scurmă un dor sec de luncă și pământ reavăn, de poieni și gust de iarbă. Noapte. Mă claustrez la comandă să

mă orientez în acest pustiu de ape și de cer. Am depășit 1/3 din circumferinţa Terrei luată pe ecuator. Avem în babord insulele și recifele Cayo Arenas, Bajo Nuevo, Triangulo Oeste, Triangulo Este, Triangulo Sur, Banco Ciudad Condal. La coastă amintirile celei dintâi expediţii spaniole plătite cu sânge de ambele părţi, conchistadori și mayași: Progreso, Campeche oraș de cult și centru de cultură al mayașilor care au tratat dur expediţia lui Cordova, Laguna de Terminus botezată așa de către pilotul expediţiei Cordova, Antonio Alăminos. Pe întinsură și la nord de ea Isla Pe roz și Desterrada înconjurate de recife pe care „Cartea Pilot" spune că sunt eșuate 5 nave.

20.10. La puntea centru se reia filmul „Bororo". Noapte dumnezeiască. Marea de ulei. Se vede doar spuma albă a valului de etravă. Cerul fastuos. Crucea Sudului domină cerul de dea supra Yucatánului. *Mircea* plutește într-o liniște serafică. Rămân pe dunetă până dincolo de miezul nopţii, ascultând cum se așterne pulberea siderală pe catargele și punţile navei.

Sâmbătă 22 mai a 80-a zi de navigaţie. La 04.00 atingem meridianul de 93°43 W. Veracruz este cel mai vestic punct al marșului nostru. Două nave de pescuit manevrează în prova tribord. De la 07.00 se trece la curăţenia generală a navei. La 08.20 se stopează mașina și rămânem în derivă în vreme ce o comisie în care intră cei doi medici, secundul și intendentul execută la ordinul comandantului marșului controlul alimentelor din cambuză. Se desfac la întâmplare cutii de conserve, se cercetează starea cărnii congelate, a zarzavaturilor și a celorlalte alimente. La 12.14 navigatorul determină punctul astronomic al navei cu meridiana și două drepte simultane la soare, φ = 20°50'3 N și λ = 94°16'0 W. 14.45. La mașini se dă comanda „gata de marș". Îmi termin notele pentru Mexico și Veracruz. Comandantul navei mă vede probabil cam liliachiu, pentru că mă invită la cabină și mă tratează cu miere de salcâm, un fel de sumum al tuturor deliciilor. La 16.00 punem prova pe Veracruz.

Duminică 23 mai. Mâine intrăm la Veracruz. Deocamdată este numai ora 06.05 vedem în prova coasta mexicană și capul Zempoala aflat la 12 mile. 06.07. Vedem cap Gorda.

07.10. Ancorăm în baia formată de Cap Zempoala și Cap Gorda. Se fundarisește ancora din babord cu 5 chei de lanţ la apă. Fundul la 52 m format din mâl și scoici. Zi de plumb lichid. Deci suntem în Bahia Vergara în care se varsă de la nord la sud: Rio Actopan, Rio Antigua. La NW de Veracruz se află Santa Fe. La sud, Rio Moreno, Rio Jamapa și laguna Mandingo Grande. În faţa portului Veracruz se află un grup de recife foarte periculoase pentru navigaţie, creând o intrare în port plină de dificultăţi. Arrecife Galleguilla, Arrecife Blanquilla, Arrecife de la Gallega care închide spre sud Bahia Vergara. De fapt un brâu de recife, cu șenale printre ele, cu fun duri mici și chiar în gura portului Arrecife Hornos și Arrecife de la Lavandera. Deocamdată cerul curge pe noi în valuri de lavă albastră și coasta Mexicului este o coamă roșietică, ori mai curând cărămizie, tivită pe vârf cu un brâu

de pădure. Cel dintâi caiet studenţesc cu scoarţe de carton albăstrui în care-mi ţin „jurnalul de bord” nu mai are decât trei file. Unul din noi speriat mereu că-l poate „trage” curentul venit de la trombele de aerisire a dibuit contactul care întrerupe ventilaţia și, fără nicio milă pentru rest, scoate ventilaţia din circuit. La bord treabă pe rupte. Se face manevra lichidelor când într-un bord, când în altul, canarisindu-se nava pentru a putea fi curăţată de rugină la linia de plutire și pentru a i se reface pitura.

Deci se lucrează pe schele în afara bordului. Se freacă tăbliile de oţel cu periile de sârmă. Se pitueazeă. Se lucrează în arboradă. Velele s-au desfășurat pentru a se usca. Se pitulează balustrada, tangonetele, scripeţii, proiectoarele. Iadul este o staţiune balneoclimaterică temperată pe lângă punţile lui *Mircea.* Băieţii sunt în pantaloni scurţi, mai exact acei delicioși pantalonași nici scurţi, nici lungi care amintesc filme de epocă, apele curg șiroaie pe spinările lor arse de soarele tropical, pilitura de rugină le intră în pori, în ochi, li se vâră sub unghii, pitura aplicată pe tăblăria fierbinte degajă vapori de terebentină, praful ţâșnit de sub rașchete li se lipește pe obraz, soarele le lichefiază creierii, dar *Mircea* trebuie făţuit după hărţuiala din *Mar Caribe* și mâine va intra în Veracruz alb, elegant și strălucitor, pentru că asta ţine de amorul lui propriu mereu respectat de generaţiile de marinari pe care i-a instruit. Se pune la punct și clima artificială, așa că la salon dejunăm într-o atmosferă de etuvă presurizată. Pișta Hosciuc are ochii umezi, s-a transformat în amfitrion și aflăm secretul atunci când desfundă cea dintâi sticlă de șampanie. Fata lui împlinește astăzi 14 ani. Probabil acum și-a terminat lecţiile și, dacă nu se pregătește de culcare, vede la televizor filmul de du minică seara. Am lăsat în siajul lui *Mircea* 18.000 km de apă care ne despart de cei dragi. Suntem mai relaxaţi. Se pare că am depășit faza critică în care imaginaţia ne stăpânea tiranic, viaţa noastră intimă dominându-ne cu ferocitate. Bărcile sunt la apă și marinarii pitureazã cu sârg linia de plutire. Toată lumea laudă cartea lui Petre Luscalov „Iubire interzisă”. Gălăgie la pupa. Sub bărci s-au ascuns câţiva pui de rechini care atacă fulgerător tot ce poate constitui o momeală, după care se vâră la loc sub bărci. Rangul 2 Dediţa îi momește cu bucăţele de carne. Încearcă cârligul de prins rechini, dar este prea mare. Soarele căzut pe orizont luminează Veracruz.

S-a pornit vântul ridicând o hulă înspumată. Bore citește la staţie un material informativ cu privire la Mexic. Istorie, geografie, economie politică. Oricât de calm aș fi nu-mi pot stăpâni emoţia aceea ciudată, surdă și lacomă care mă încearcă în preajma unei istorii de excepţie. Și Mexicul este una din acestea. Aztecii în partea de nord. Totomacii undeva în prova tribord. În peninsula Yucatán triburile maya ale olmecilor, zapotecilor și toltecilor. Cele mai strălucite civilizaţii precolumbiene, egalându-le pe cele ale incașilor din America de Sud. În statul Veracruz, spre munte, trăiesc indienii otonii.

În *Sierra Volcanica Transversae, Pico de Orizaba,* vulcan activ atinge 5747 m. La 12 aprilie 1519 Hernando Cortez, hidalgo de seamă din Estremadura, sărac, ambiţios, orgolios și crud trece prin aceste ape, pune piciorul pe pământ mexican și botează orașul „Bogatul oraș al crucii adevărate” *Villa Pica de la Veracruz.* Ca și

India Catalina la Cartagena, aici există o altă indiană *dona Marina,* tânăra din cele 20 de fete dăruite spaniolilor de șefii triburior, care-i va aduce lui Cortez servicii inestimabile în lupta cu aztecii. Este o noapte catifelată, plină de stele, șoapte care înconjoară nava și paginile scrise de Cortez cu sânge sunt din cele mai penibile dintre paginile penibile ale colonizării. Cortez a clădit un fort: San Juan de Ulloa, în oraș a ridicat stâlpul infamiei și dincolo de el o spânzurătoare. De aici a luat drumul spre nord, după ce și-a ars corăbiile ca să taie echipajelor orice cale de retragere și gând de a se reîntoarce în Cuba. Trei sute de ani Veracruz rămâne centrul de export pentru argintul destinat coroanei spaniole.

De aici pleca în fiecare an „flota argintului" așa cum din Panama pleca „flota aurului". Aici a coborât de la catarg ultimul steag spaniol care a mai fluturat pe cerul mexican în timpul războiului de independenţă. Aici, deasupra fortului San Juan de Ulloa, unde fusese ridicat cu câteva veacuri înainte de către Cortez. Se zice despre locuitorii orașului că au sensul umorului și că serbează carnavalul o săptămână întreagă, dându-i aspectul unei feerii fabuloase. Octavio Paz, marele poet mexican, spune că poezia este o experienţă capabilă să transforme lumea. Mancisidor a scris „Frontiera de lângă mare", lupta celor din Veracruz împotriva intervenţiei americane. Scriitori de mare anvergură: Mariano Azuella (Los *de abajo* – Cei de jos), Martin Luiz Guzman „Vulturul și șarpele", Augustin Yanez și desigur Carlos Fuentes. Muralismul, tendinţa spre monumentalism și aceasta în tradiţia artelor mexicane: Orozco, Rivera, Sigueiros, Revueltas, Benito Juarez, marele președinte progresist. Zapata și Francisco Villa. Lanţurile muntoase – *sierras, tierra caliente,* pădurile tropicale. O lume. Deasupra cerul tropical, mătăsuri foșnitoare și gustul iodat al mării, catargele lui *Mircea* și clopotul bătând cele patru duble ale miezului de noapte. A 81-a zi de mare intră în amintire.



VERACRUZ – MEXICO

Luni 24 mai în a 82-a zi de navigaţie. Azi-noapte am văzut Veracruz (am adoptat grafia mexicană), adică o cupolă de lumină spectrală tăiată de o perdea neagră de pâclă din „Care atârnau franjuri ameninţătoare, o imagine aproape ireală, traumatizată și traumatizantă. Cu toate că prezenţa a doua nave „de alto bordo” străine trebuia să-i alerteze pe veracruzanii anului 1683 – luna mai, ziua de luni 17 (coincidenţele acestea de date sunt surprinzătoare, iată noi venim tot cu un velier „de alto bordo”, tot într-o zi de luni și tot în mai, după 293 de ani de la întâmplarea care se va povesti, aducând un cu totul alt mesaj decât navele lui Lorencillo și Agramont) deci, cu toate că apariţia navelor străine trebuia să-i alerteze, veracruzanii acelui timp și-au închis șenalul de acces în port cu lanţurile și s-au culcat „con la mayor tranquilidad”. Don Felipe Barrera y Villegas fusese numit „căpitan de Mary Guerra y Cabo Principal de los guardacostas”, adică navele *Nuestra Senara de la Soledad, San Antonio* și *Las Animas.* Făcuse câteva voiaje de la Campeche la Veracruz la bordul fregatei *La Pescadora,* escortând cu *Nuestra Senara del Carmen* și *Santa Teresa de Jesus* gabarele care cărau piatra pentru construirea lui *Castilia de San Juan de Ulloa.* Că navele *guardacostas* nu se aflau prin preajmă n-avea nicio importanţă din moment ce ele existau și comandantul lor avea un titlu atât de fastuos. Piraţii au debarcat în preajma orașului, l-au înconjurat în noaptea de luni spre marţi și înaintea zorilor, la orele 4 l-au atacat din toate părţile sunând din goarne, trăgând focuri de pistol, strigând numele regelui Franţei și semănând o asemenea panică, încât toată lumea a fost vânată prin locuinţe, locuitorii scoși în stradă și îndesaţi în biserică, femei, copii, bărbaţi, sclavi și oameni liberi deopotrivă. Piraţi în balcoane, piraţi scoţând toate lucrurile de preţ în stradă, piraţi beţi care intră în biserică alegându-și cele mai frumoase fete și femei, bărbaţii acestora, ori taţii, ori logodnicii care se opun sunt trecuţi prin sabie, ori înjunghiaţi. Trei mii de prizonieri se sufocă în biserica încinsă de soarele tropical. Copiii mor. Apoi prizonierii sunt obligaţi să încarce corăbiile piraţilor cu propriul lor avut. Apoi sunt la rândul lor încărcaţi și abandonaţi în *Isla de Sacrificios.* Prada se ridică la 4 milioane de pesos, dacă trecem peste tragediile de toate genurile care îndoliază orașul. La 05.00 se sună deșteptarea. Peste 5 minute se dă pregătirea navei pentru marș. Se virează ancora și la 06.05 intrăm în apele teritoriale mexicane. Cerul este căptușit cu nori cenușii, borţoși, care stimă deasupra catargelor. La 06.20 apare din pâcle o navă sovietică de cercetări oceanografice *Academician Kovalev* din Odesa, care rămâne în pupa lui *Mircea.* Dinspre Veracruz se apropie bărci de pescuit care dublează recifele de corali, acum vizibile cu ochiul liber. 06.43. În tribord și babord apar farurile *Arrecife* și *Anegada.* 07.20. Stopat mașinile la 1,5 Mm de intrarea în port. Pe *Isla de Enmedio,* în babord, sunt câţiva palmieri, un far și dincolo de brâul subţire de nisip care formează o plajă aurie, vegetaţie joasă de un verde intens. Marea este și ea verzuie. Echipajul aliniat în ambele borduri. Văd ieșind din port și pâclă două nave militare cu suprastructurile cenușii.

Alte două și alte două, mereu nave militare care pe măsură ce ies din port intră în formaţie, trecându-ne prin babord. Se dă „la front în babord”, răspunzându-se astfel navelor mexicane care manevrează spre larg, ieșind dintre recife. Majoritatea

navelor mexicane sunt distrugătoare. Coloana lor (prove și suprastructuri din oţel, blindaje, ţevile tunurilor, mitralierele grele, instalaţiile radar) este majestuoasă și implică sentimentul forţei. Defilează sub corul sumbru din care cade o ploaie tropicală rapidă și densă. Nava sovietică este în pupa noastră.

Echipaje în alb la front, nave de război, ploaia cenușie. *Mircea* lebădă albă și zveltă, săltat ușor de val, peisaj marin în cenușiu, fumuri cenușii târându-se deasupra distrugătoarelor. Se ridică numirea navei. 07.43. Pilotina ieșită din port aduce pilotul la bord. Spinarea recifelor, stânci coraligene spongioase acoperite cu mâzga verzuie a algelor iese din imersiune, ori intră în imersiune după capriciile valurilor. 07.46. Începe manevra de intrare în port. Lăsăm în pupa recifele de corali.

Marea este verde uleios, un verde putred, în prova tribord se vede fortăreaţa *San Juan de Ulloa,* un șantier naval, digul, în babord *El Muro de Pescadores* care împreună cu *Muro Sur* închid un acvatoriu pentru bărcile de pescuit și yachturi, un bulevard cu palmieri, o clădire modernă din beton și sticlă, apoi în tribord, după ce depășim farurile de intrare în port.

Bahia, acvatoriul portului cu malurile la care sunt legate cargouri și mineraliere. Orașul mi se pare cu totul familiar. 08.00.

Remorcherul *Heraclio Bamirez* acostează în tribord, pentru manevră. Se întâmplă ca pentru întâia oară în acest marș, *Mircea* să acosteze la cheul principal și absolut civil al unui port.

Este singurul cheu pentru pasageri, așezat în plin oraș, cu un fel de clădire peron legată de bulevardul care separă orașul de cheu printr-o punte de beton. Bulevardul, cheul și puntea sunt pline de lume care urmărește manevra de acostare. 08.10.

Acostăm cu bordul babord la cheul „T” din Veracruz. Pe cheu este ambasadorul României în Mexic, Dumitru Mihai, atașatul militar colonelul Albu Gheorghe și ofiţerul de legătură mexican, în ţinută albă și spadină. Are loc ceremonia primirii ambasadorului cu gardă de onoare, echipajul la front, ridicarea mărcii la catargul prova în acordurile solemne ale imnului naţional. Bulevardul este ticsit. Vin mereu mașini din care coboară alţi curioși. Plouă intermitent într-o căldură zăpușitoare și umedă. Deci cheul „T-I este flancat spre pupa noastră de un bulevard spaţios, ornat cu palmieri, care mărginește portul militar, pe cel de pescuit și yachting, bulevard care, voi afla mai târziu, se numește „Avila Camacho”. În prova cheul face un unghi drept și intră câteva sute de metri în oraș, fiind mărginit de un trotuarlarg „Salida de Lanchas” și un bulevard cu piste duble „Paseo del Maleqon”. Alt unghi drept, aici sunt depozitele portului, vama, apoi patrulaterul se închide cu peninsula care conduce la fortăreaţă. Clădirea cu opt etaje din faţa noastră este *Banco de Mexico.* În stingă are un grup statuar de o mare expresivitate, o roză formată din trei trupuri dansate puţin deasupra orizontalei, cu picioarele spre mijloc, amintind picturile lui Sigueiros. Se lucrează la caldarâm și se plantează arbuști ornamentali. Înspre fortăreaţă sunt ancorate formaţii de vedete rapide. Trece prin tribord nava militară G-18 care ne salută cu echipajul la front. Se răspunde la salut. Vedetele rapide pornesc motoa rele. Ies din acvatoriu în formaţie și mare viteză. Siaje înspumate,

zgomotul motoarelor, apoi deasupra lor apar două elicoptere galbene care după ce zboară jos pe deasupra catar celor lui *Mircea* însoţesc în larg formaţiile de vedete rapide.

Mexicanii cu sombrerouri, mexicane cu aparate de fotografiat, nava sovietică cu toată lumea pe punţi străbate acvatoriul spre cheul de acostare, cheul „T” este invadat de copii, de mame, de fete și băieţi, foarte multe și frumoase fete ale căror glasuri ciripesc chiar sub hublourile noastre. Suntem acostaţi la Veracruz, cel mai vestic punct al croazierei, care de fapt marchează punctul de întoarcere spre casă. Zăduf zăcut.

Aseară l-am asistat pe Folai care i-a asanat lui Bill buboiul din frunte. Se pare că a revenit infecţia stafilococică. Sunt invitat la salon unde cunosc oficialităţile noastre. Ambasadorul, ama bil, ne orientează în general, mă felicită pentru premiul academiei, atmosfera este cordială și dincolo de cordialitate, familială. Oamenii aceștia care trăiesc ani de zile departe de ţară se regăsesc la *Mircea,* acasă. Trebuie să treci printr-o senzaţie stranie atunci când obișnuit cu altă limbă, cu alte obiceiuri, cu alte chipuri, făcând un pas de pe schelă, la bord să auzi „pentru onor la dreapta prezentaţi arm”, imnul naţional, apoi să vezi numai chipuri de români, să auzi vorbindu-se numai românește și să-ţi dai seama că între bordurile lui *Mircea* trăiește de fapt o frântură din România, atât de neașteptat ajunsă la coastele Mexicului. Pe cheu vânzoleală de zile mari. Ambasada a făcut cunoscută presei vizita navei școală românești și ziarul *La Nacion* o publică în 21 mai și 22 mai, comentând programul acesteia sub auspiciile noilor relaţii culturale și comerciale stabilite între cele două ţări. Sosesc mereu automobile din care coboară curioșii. De obicei familii întregi sub patronajul sever al bunicelor mexicane, un fel de matroane cu ultim cuvânt, sub ascultarea cărora stau fiii, nurorile și nepoţii. Ni se cere de băut făcându-se semnul universal, la gât. Patru frumoase veracruzane supraveghează schela îndeaproape. La 11.40 o populaţie exuberantă invadează cheul. Fete, băieţi, probabil liceeni, familii întregi copleșite de copii, câte patru în braţele părinţilor, ori pe umerii tatălui, evident *Mircea* face furori. Elevii noștri stau pe teugă.

Aruncă insigne, pliante, ilustrate, toată mulţimea aceea veselă cere amintiri, apoi se grupează și face o manifestaţie spontană de prietenie. Strigă ceva în cor, apoi un fel de hip-hip-ura reluat puternic, apoi vor neapărat o beretă. Li se dă o panglică.

Altă replică în cor. Ieșirea de la schelă este barată de cuconiţe brunete, îmbrăcate cochet. Se prezintă la schelă reprezentantul unui bar care predă un teanc de invitaţii pentru localul distins, cu program opulent și desigur, *striptease. Striptease,* singurul lucru care ne lipsește. Rafalele de ploaie tropicală au trecut, lăsând loc unei călduri cumplite. La 13.15 sosesc la bord oficialităţile mexicane pentru dejunul oficial, la 15.30 se lucrează în arboradă pentru instalarea pavoazului electric, este răspunsul navei la primirea făcută la 16.00 trec schela cu bravul meu operator pentru a ne familiariza cu Veracruz, știind că diseară sunt invitat la recepţia oferită de *Armada de Mexico – tercera zona naval militar.* Pe invitaţia tipărită scrie:

„Atenta invitacion

A la Becepcion oficial que se brindara al Bzique Escuela Humano „Mircea”…

iar în colţul din stingă jos sunt indicate ţinutele pentru: *civiles, damas, exercito, armada.* Invitaţia este valabilă pentru *„Dos personas”.* Deocamdată răzbim greu prin mulţimea de pe cheu și ieșim în *Paseo del Maleșon.* Avem în dreapta acvatoriul, aici cu șalupe de pescuit legate la cheu și pe stânga o piaţă largă în fundul căreia este o statuie proiectată pe *Edijicio Faros,* vechiul far al portului și probabil comandament al marinei, care are alături *Museo de la Bevolucion.* Mai apoi încep prăvăliile pentru turiști și pe dreapta, îndesate unele în altele, tarabele vânzătorilor de amintiri. Trecem în fugă pe lângă vitrinele pline cu măști din lemn, pielărie, poncho, sombrerouri magnifice, celebrele *guayaberas,* scoici și coliere de scoici, baloane, rochii mexicane, veste din piele de antilopă, *anexquemit* tunica fetelor o torni și dintr-odată, în plină stradă, în dreptul hotelului Ruiz Milan aud cântecul acela plângător, plin de inflexiuni molatece, acel *„llorom”* care te farmecă și te face sentimental, cântat la mesele așezate în stradă de o or chestră de *mariaquis,* sau *cancioneros* îmbrăcaţi în costum tradiţional: pantalon negru cu lampas, cămașă roșie cu șireturi, sombrero de fetru negru cu subarbă din șnur de mătase. Sunt viori, glasuri catifelate de tenori, *senorele* și *senoritele* ascultă bucata preferată comandată de iubiţii lor și brusc mă rătăcesc într-o lume de poveste exotică, cvasincredibilă. Strada este plină de lume. Mesele cofetăriilor și locandelor, așezate pe trotuare, sunt pline de lume. Peste străzi, peste mulţimi, peste șuvoaiele de automobile, plutesc glasurile catifelate ale tenorilor, corzile chitarelor trec la ritmuri percutante, viorile se tânguie languros, lumina se face porfirie și mexicancele nu-și dezmint nici frumuseţea, nici temperamentul. Sunt dezinvolte, surâzătoare și ușor agresive. Apoi sunt palmierii, este marea opalescentă, este căldura complice, toate concurând cu perversitate la pierderea de sine. Este cazul să scoatem prova din val, să redevenim marţiali și solemni, indiferent dacă asta ne va face sau nu mutre totemice. Îmi dau seama rapid că orașul este construit după sistemul general al porturilor, adică o reţea de bulevarde și străzi paralele cu marea, intersectată de o a doua reţea perpendiculară pe cheuri, interceptând-o pe cea dintâi la unghiuri de 90°. Deocamdată rătăcesc pe străzi fără niciun plan. Orașul este vechi, casele au tencuielile roase de aerul salin și hurricane, prăvăliile mai răsărite au aparatele de aer condiţionat fixate în ferestre, ori în vitrine și pietonii sunt mexicani, adică 55% metiși, 29% amerindieni, 15% albi și creoli. Pentru întâia oară văd amerindieni în costume tradiţionale și mexicane în costume tradiţionale. În cinematografe se joacă filme mexicane. Hoinărim în orașul vechi, clădirile sunt în stil colonial spaniol, catedralele săpate în cretă albă și preţurile duble faţă de cele columbiene. De altfel Veracruz se bucură de faima de a fi cel mai scump oraș al Mexicului.

Este totuși nevoie să fac puţină ordine în haosul de impresii și să degajez din mulţimile care invadează străzile. Populaţia Mexicului a fost în 1900 de 13.600.000; astăzi este de 60.150.000 dintre care 62% trăiesc în orașe. Deci puţină ordine. *Paseo del Malegon* sfârșește pe primul bulevard paralel cu coasta. *Avenida*

Landero și se continuă spre interior prin *Caile Mario Molina,* se pare una din străzile principale. O abandonez virând la dreapta pe *Avenida Landero,* după nas. Ca în toate orașele de până acum, străzile au sens unic. Nimerim într-un fel de bazar care are în spate *Artesanias Marinas,* cu butici liliput pline până la refuz de cunoscutele artizanate exotice. Intrăm pe *Avenida de la Bepublica.* În stânga o piaţă rectangulară, pavată cu dale roșii, dominată de statuia președintelui Benito Juarez, închisă cu jardiniere din granit plantate cu ficuși și flori exotice. Statuia marelui om este încadrată cu codice din marmoră pe care sunt scrise cu litere aurite numele legilor progresiste și revoluţionare adoptate în timpul guvernământului său. Urcăm la statuie pe trepte largi vegheate de două acvile în bronz, ţinând în cioc șarpele, simbolul vicleniei rapace. Președintele ţine în dreapta un sul de hârtie pe care scrie „Reforma”. Alţi doi vulturi care ucid șarpele îi veghează se clul. Copiez câteva din titlurile codicelor de legi:

„Ley de administracion de Justicia suprimio los fueros”.

Noviembre 23 de 1855.

*„Constitucion politica de la Bepublica Mexicana” Febrero*5 *de 1857.*

„Ley de nacionalizacion de los bienes del Clero secundar y regular” Julio 12 de 1859.„Manifeste leges de reforma”, Julio 7 *de 1849.*

Orice comentariu este de prisos. Piaţa se numește „Piaţa Republicii” și a fost restaurată în 1968. În spatele statuii lui Juarez un viaduct larg care trece peste „Terminal de Ferrocarriles”, liniile ferate ale gării. În stângă o clădire albă stil fortăreaţă; „Faro Benito Juarez” 1872 și lângă far, în arhitectura colonială, „Registre civil”. În dreapta în stil guvernamental, adică o foarte lungă clădire dreptunghiulară, sprijinită pe colonade, având la aripi și la centru poetice ornate cu frontoane, cam așa cum construise Palladio, Vama Maritimă. Lângă ea și cam în același stil monumental, cu accesul pe largi și foarte înalte trepte de granit *„Correos y Telegraf os”,* locul de unde începe întotdeauna drumul meu prin orașele vizitate. Îmi pun scrisorile, filmăm piaţa și la capătul ei dinspre oraș, acolo unde se închide cu un cvartal de case cu etaj unde se află „Hotel Oriente”, „El Horaldo de Mexico” și „Club Diners”, intrăm într-o străduţă îngustă, dalată care are pe dreapta hoteluri, cafenele, baruri și restaurante cu parasolarele din pânză colorată trase deasupra străzii – „Caile Lerdo” – la mijloc un șir de lampadare din fier forjat, vopsite alb, terminate cu patru ca pete de dragoni sub care atârnă corpurile de iluminat, un șir de bănci tot din fier forjat, vopsite tot în alb și pe stingă, *Palacio Municipal* – primăria. Adică o clădire rectangulară de-a dreptul uriașă, cu un peristil sprijinit pe colonade din granit, umbros și răcoros, cu intrări în *patio,* având ţevi de tun din bronz pe acoperiș, ţevi ieșite la crenele și în colţul din stânga, un turn înalt pentru observare: observarea mării, supravegherea orașului și depistarea incendiilor, un veritabil „beffroi” de ev mediu occidental. În faţa primăriei: „Zocalo” sau „Piaza de la Constitucion”, o piaţetă cu palmieri, ronduri verzi, o fântână arteziană din marmoră la centru, flancată în partea opusă de *Caile Zamora* și clădirea monumentală a catedralei, care beneficiază de o cupolă rotundă, acoperită cu majolica și de o turlă așezată asimetric pe colţ, turlă din care clopotele bat suav și

grav ora lui „angelus”, rugăciunea de seară. Ultima latură este închisă de *Avenida Independencia* cu baruri și bănci. Este o lumină trandafirie, o căldură zăpușitoare, primăria și catedrala stau într-un cer împâclit, toate localurile de pe *Caile Lerdo* sunt pline, ventilatoarele spânzurate de tavane au pale enorme și printre mesele așezate în stradă circulă zeci ele *mariaquis* și zeci de *cancioneros,* unii tânguindu-și amorul, ori făcând serenade preafrumoaselor veracruzane, alţii scandând „corrido”-ul, povești de luptă de pe vremea lui Francisco Villa și Zapata. În parc creole de o frumuseţe sălbatică, familii de *indios,* evident coborâte din munţi, cu feţe rotunde, ochi mongoloizi, obrazuri lise acoperite de sudoare, cum în general lucesc la această oră crepusculară toate feţele, metiși cu sombrerouri, vagi și șleampăte perechi nordice, de un blond jupuit și plin de pistrui, cu pielea roșie, inadaptabilă la soarele tropical. Ascultăm cântecele de dragoste, ne odihnim în această lume care se plimbă cu sensul profund al poftei de odihnă și viaţă iradiind din tim purile mlădioase și pline, apoi trecând pe sub *Portal de Miranda,* o clădire din epoca colonială cu un peristil amplu, unde își etalează mărfurile magazinele de lux, urmăm *Avenida Zaragoza* până când instinctul turistic, dacă poate exista așa ceva, mă conduce în hale. Nebunie curată. Nu numai că echipele de *mariaquis* cântă în faţa magazinelor, probabil angajate de proprietari să concureze halele, dar aici, în jurul clădirii cât patru hangare pentru avioane transcontinentale s-au îngrămădit toate culorile și aromele tropicelor, într-o orgie de neimaginat. Roșii de dimensiuni neîntâlnite, ardei iuţi de toate mărimile, predominant cei microscopici, batate, o ceapă albă străvezie și gigantică, banane, papaia, măsline, portocale și mandarine, mere Starkinson, exemplare de expoziţie, pere, lămâile sudamericane mici și verzi, păpuși și paiaţe din hârtie gofrată, vișinii, indigo și roșii; mango, struguri, raionul măcelăriilor purtând semn distinctiv coarne de berbec și de taur, cu animale întregi despicate în două, apoi florăriile: toate florile pământului în culori vio lente, cu parfumuri violente, un adevărat artizanat pentru înmormântări, coroane de flori și cruci înalte de peste doi metri împletite dintr-o iarbă sălbatică de *llanos, indios* care vând evantaie colorate, amulete și mărgele, ori oameni zburători din hârtie, timizi, cu părul negru și gros, îmbrăcaţi în roșu, cu un fel de șalvari din mătase, brânzeturi de toate sorturile, tarabe cu sombrerouri de la cele din pai de Panama, la cele din fetru, somptuoase, cu garnituri din fir de aur, ori din argint, albe, negre, ori vișinii, ori din piele moale de antilopă, ori din șevro; există o manie a sombrerourilor și a centurilor, sute de modele de centuri și curele din piele, iarăși scoici sidefii, nu așa de mari ca cele din Cartagena, dar aproape, negustorii și negustoresele te strigă, te poftesc cu gesturi largi și zâmbete prietenești să poposești la taraba lor, se strigă între ei, șuvoiul de cumpărători se ramifică printre standurile paralele, lungi de sute de metri, ventilatoarele bâzâie, afară este o căldură zăcută, trecem printr-o piaţă străbătută de tramvaie arhaice și ne întoarcem spre centru pe *Avenida Independencia* cu sutele ei de magazine iluminate festiv. Este evidentă încercarea industriei autohtone de a micșora handicapul faţă de cea nord americană, dominantă. Ne tangentăm cu Folai și Bill. Pe *Paseo del Malegon* o boare de briză fierbinte și imposibil de înaintat.

Toţi veracruzanii au ieșit să-l vadă pe *Mircea,* acostat în capul bulevardului, cu pavoazul electric aprins conturându-i înălţimea catargelor și profilul, o apariţie de basm în lumea navelor legate la malurile portului. Văd nava de cum facem colţul. *Mircea* domină fundalul cu mare și noapte tropicală. Ne facem loc printre negustorii ambulanţi de îngheţată, răcoritoare, moriști de vânt, paiaţe de hârtie, senzaţii „electrice", este un tip care duce cu sine o tarabă legată de gât, pe care are un fel de „mizanmarș", dacă ţii cei doi conducători în mână te străbate un curent electric pentru care îi dai tipului nu știu câţi pesoși, familiile sunt la plimbare sub ochiul vigilent al bunicelor-soacre, îmbrăcate în rochii tradiţionale, lungi, fetele și femeile poartă părul lung, strâns la spate, ori legat cu o panglică, răzbim greu la schela apărată de doi elevi în tricouri și iată puntea centru, personalul de serviciu și, cât de cât, boarea de larg, salină. Sunt întâmpinat de ofiţerul de gardă care, surâzător, îmi înmânează poșta. M-am obișnuit cu acest decalaj de câteva ore, azi de dimineaţă când s-a împărţit poșta pe navă am trecut prin aceleași chinuri febrile, dar mi-am spus înţelept, va veni și ceasul meu și iată a sosit ceasul în trimităţii absolute. În cabină de trei ori iadul. De sub hublou răzbate puternic rumoarea străzii și a mulţimii de pe cheu.

Citesc scrisoarea. Stela este promptă, prezentă, activă. Tot ce ţine de gospodăria noastră, de copii, de treburile mele multiple, de documentele necesare zborului spre ţară a fost rezolvat în timp util. Îmi scrie „steagul nostru nu s-a plecat nicio clipă".

De fapt asta cuprinde întregul sens al unei vieţi în doi. Îmi stăpânesc entuziasmul. Câţiva dintre noi n-au primit vești nici aici. Desigur lipsesc 6 din scrisorile Stelei, dar din cele patru expediate pentru fiecare escală tot am primit măcar una de escală. Dușul care-mi scoate năclăiala din pori. Ţinuta albă pentru „Atenta Invitacion" și un autobuz care ne duce câteva sute de metri la „Organo-Bar doi Casino Naval". O stradelă prin spatele lui „Edificio Faros", cu o peluză în faţă și un hol încăpător luminat discret unde ne întâmpină gazdele în cămăși bluze cu mâneci scurte. Noi suntem harnașaţi în costume albe, cămăși și cravate. Gazdele aliniate pe grade, defilarea de rigoare, apoi ne împărţim pe grupuri. De mine are grijă ofiţerul de legătură, *teniente de navio G. G. Paul Galuan Villanueva* cu tânăra lui soţie. Râul este înalt, cu trăsături amerindiene, pasionat de istorie și arte în general, pasionat de istoria și artele mexicane în special. Se pare că este singurul ofiţer de legătură de până acum care crede sincer în identitatea mea de scriitor. Improvizăm un esperanto și comunicăm destul de convingător, istoria precolumbiană a Mexicului fiind una din mai vechile mele pasiuni, căreia i s-au adăugat lecturi recente despre civilizaţiile aztece și maya. Îl conving de măreţia lui Mihai Viteazul, chestiunea cu premiul Academiei comunicat în Marea Caraibilor a devenit un fel de completare la cartea mea de vizită oficială și Râul este printre puţinii militari care are un respect evident pentru profesia mea.

Apoi apare un grup de doamne, soţiile câtorva *căpitano de navio* ori de *fragata,* retrași discret, care fac oficiile de gazde amabile și curioase. În general au câte patru copii, lucru care nu le-a afectat silueta, blestemata asta de redingotă

sensibilizează curiozităţi disimulate vag, conducătoarea grupului ne poartă la masa cu gustări ciudate, doamnele ne servesc, ne explică natura preparatelor și una din ele, tipic mexicană, confirmă vestea și renumele de *Jarachos,* locuitori cu sensul umorului, care caracterizează veracruzanii, botezându-ne pe loc cu porecle ale căror sens exact ne scapă. Folai este *„El Manoso”,* secundul grav și rezervat *El Cura* preotul. Bill *El Maestre,* eu El *Poeta,* iar Pișta care umblă cu fitile de la un grup la altul El *Invidioso.* Sunt acolo gustări pe foi de porumb și doamna care ne-a pus poreclele îmi spune că se mănâncă. Întâmplător am crescut la ţară și trăiesc la ţară, dar de ce să dezamăgesc o gazdă atât de amabilă. Mănânc graţios (cât de graţios se poate mânca o foaie de știulete) constatând că preparatul nu este tocmai rău. Evident, femeia mexicană are cu totul alt statut social decât tot ce-am văzut până acum și nu cred că greșesc dacă spun că în familie și societate are un rol dominator. Un fel de matriarhat ciudat stăpânește aici și nu știu dacă ne simţim chiar atât de rău, sau în inferiortate. Bravii căpitani de *navio* stau cuminţi, așteptând probabil ca doamnele lor să le comunice cam ce se întâmplă cu românii, cu familiile acestora și restul chestionarului drăgălaș la care am răspuns. Atmosferă cordială, degajată, familială, veselă.

Oameni care trăiesc degajat, fără reticenţe snobe, simpatici și apropiaţi. Se pleacă ierarhic și la cererea noastră ne întoarcem la bord pe jos. Este ora 22.15 promenada și cheul sunt pline, atât de pline încât ne facem loc cu mare greutate până la schelă.

Mircea domină noaptea cu ghirlandele pavoazului electric. Iarăși duș. Apoi în cabina-etuvă ascultând vuietul vesel al mulţimii, am cu Bill o dezbatere de fond. Căsnicia. Discutăm căsnicia contemporană, acele nuanţe imperceptibile ale vieţii cotidiene când alunecăm unul pe lângă altul recunoscându-ne greu, de copiii crescuţi la bunici, de singura zi liberă pe săptămână când ne întâlnim, de ceea ce ne apasă și aplatizează.

Bill este un tânăr profund, dilematic, astăzi nu și-a primit scrisoarea de acasă, este dispus să fabuleze și dramatizeze. Este un întuneric cleios, fierbinte, care stoarce sudori din trupurile și așa deshidratate, lui Bill i-a făcut erupţie a nu știu cita oară infecţia stafilococică. Este de o dezordine absolut, magnifiică. Într-o dispoziţie mizantropică și după ce ne dedăm unei orgii de comentarii, când clopotul navei bate dubla, care înseamnă ora unu de după miezul nopţii îi spun: – încearcă să-ţi transformi soţia în amantă, merită, ce zici? Bill nu zice nimic și rămânem treji în căldura de iad. Ascultându-ne gândurile.

Marţi 25 mai. Este o mică rebeliune la bord. Câţiva dintre noi s-au radicalizat. Nu mai vor să scrie femeilor lor. Cu toate că le demonstrez abilitatea poștelor internaţionale în rătăcirea scrisorilor. Stau ca niște copii îmbufnaţi. Îmi spun că sunt părăsiţi la marginea pământului și dacă n-aș fi fost soldat ca și ei. Dacă în aceste 84 de zile de marș n-aș fi sângerat ca ei, aș fi râs copios ascultându-le răsfăţul oral. Bill maltratat de erupţie, fără scrisoare, stă pe cușetă canarisit într-un bord, cu ochii aţintiţi în gol. Râul are și el un regiment de copii ca orice mexican care se respectă.

În consecinţă aleg câteva cărţi cu bandă desenată… Posada". „Menumorut „şi., Şoimii Moldo ei" scriu dedicaţiile de rigoare, încerc să-l scot pe Bill din apatie şi la 09.00 sunt la cheu făcându-mi loc cu mârâituri şi zâmbete. Ca şi ieri, suntem blocaţi de mulţimea curioşilor. Ne îmbarcăm în autobuzul pus la dispoziţie de *Heroica Escuela Naval.* Obiectiv, unul din marile centre ale culturii totonace Zempoala. De ce şcoala navală din Veracruz se numeşte „Eroică"? Suntem aici, pe acest cheu la 21 aprilie 1914. Evenimentele din Mexic sunt tulburi, există o revoluţie „constituţională" şi în radă stă la ancoră o flotilă americană sub comanda amiralului P. Fletcher, venită în vizită de curtoazie.

De fapt în Golful Mexic şi mai exact în porturile mexicane există o întreagă escadră americană sub ordinele amiralului Mayo. Un pretext găsit de amiral, câţiva membri de echipaj al unei nave de tip *Conecticut* reţinuţi de comenduirea garnizoanei Tampico pentru călcarea regulelor uzuale, amiralul Mayo cere satisfacţie publică, şeful mexican al operaţiunilor militare, generalul Don Ignacio Morelos Zaragoza nu acceptă şi trupele de infanterie marină ale lui Fletcher debarcă la Veracruz. Având două obiective… "Escuela Naval Militar" şi… Arsenal Nacional del Castillo de San Juan de Ulua". Deci pe acest caldarâm şi pe întregul *Paseo del Melecon* infanteria marină de pe *Prairie* atacă portul şi punctele lui de rezistenţă. Şcoala navală militară luptă eroic pentru onoarea ei şi a patriei. Pretextul intervenţiei anunţat de un ofiţei american „Protejarea intereselor consulatului american". Cadeţii şcolii navale se baricadează în dormitoare, îşi fac adăposturi de tragere în balcoane şi luptă cu abnegaţie împotriva unor forţe superioare ea număr şi tehnică militară. Americanii debarcă trupe de sacrificiu de pe *Utah* şi *Florida.* Supun şcoala navală unui bombardament intens. Cade locotenentul José Azueta, proaspăt absolvent al şcolii, fiul comandorului Manuel Azueta care se prezintă la Şcoala navală pentru a lupta. Cade cadetul Virgilio Uribe. Fanionul Şcolii este stropit de sângele celor care apărându-l cu preţul vieţii, aduc instituţiei de învăţământ titlul cu care o vom cunoaşte astăzi „Eroica şcoala navală".

Alături de cadeţi şi detaşamentul colonelului Albino R. Cerillo care apără arsenalul, luptă şi voluntari ai populaţiei civile după o mai veche tradiţie veracruzană care este notată în marmoră pe unul din pereţii primăriei:

„ARTICULO UNICO… SE DECLARA CĂ LA CIUDAD DE VERACRUZ SE HA HECO ACREEDORA AL TITULO DE „TRE VECES HEROICA" POR EL PATRIOTICO COMPORTAMIENTO DE SUS HIJOS. EN DEFENSA DE LA AUTONOMIA NACIONAL".
„Dec. 1900".

Ne ambarcăm deci pentru Zempoala. Ce ştiu despre vechile culturi precolumbiene şi de ce emoţia care mă alungă din peisajul fascinant al portului, în mine însumi? De ce evadez din obsesia retinei, a peripeţiei, din universul vizibil, colorat şi pasionant, pentru universul probabilităţilor, pe care cei mai mulţi dintre

noi îl consideră dacă nu mort cel puţin vetust și nerepetabil?

Unii savanţi spun că triburile și populaţiile amerindiene sunt descendente din asiaticii veniţi în America peste strâmtoarea Bering. Acei „indios” din zona amazoniană, poate și aceștia de aici au ceva din trăsăturile asiaticilor. Poate că nu sunt de combătut cu atâta vehemenţă nici ipotezele lui Thor Heyerdahl care presupun o migraţie de peste Atlantic, altfel de unde apariţia „urechilor lungi” și a bărbaţilor blonzi și giganţi? Se mai presupune că asemănarea dintre mongoli și amerindieni și apropierea dintre limbile malayo-polineziene și cele amerin diene s-ar datora unei migraţii venite prin Pacific. O tradiţie chineză spune că un bonz budist a vizitat America centrală și America de nord prin secolul V. În *Grand˙es invassions et empires* de Pierre Riche stă scris că în pofida unei origini comune și a eventualelor contacte, civilizaţiile asiatice și amerindiene diferă profund. Amerindienii n-au cunoscut și folosit roata, roata olarului, griul, sticla, fierul, clar au cunoscut maniocul, cartoful, cacaoa, tutunul, porumbul. Din Colorado până în Coahuila-Mexico în secolele V-XII s-a desfășurat o civilizaţie a culegătorilor, din secolul IX aceea cunoscută sub numele de *Pueblo* în care culegătorii nomazi se stabilizează, cultivă pământul și ridică sate având drept centru un templu subteran. Pe coasta Golfului Mexic, după olmeci, civilizaţia intonaca are drept centru El Tajin, rămas peste veacuri printr-o piramidă, care are pe cele patru laturi 365 de nișe, corespunzând fiecare unei zile a anului, deci intonacii își aveau astronomii lor foarte bine puși la punct pentru că anul tropic are o durată de 365 zile, 5 ore, 48 minute și 46,1 secunde, iar ști lui nou calendaristic a fost introdus în Europa în 5 octombrie 1582, fără ca stilul vechi să fie înlocuit peste tot, documentele oficiale ale Războiului de Independenţă al Românilor păstrând datarea după ambele stiluri. Intonacii au fost sculptori remarcabili care și-au încifrat gândirea mitică în simboluri încă ne descifrate și în obiecte de pământ ars, printre care foarte graţioase capele surâzătoare, total deosebite de capetele înspăimântătoare ale statuilor mexicane. Zempoala face parte din aria de cultură intonaca. S-a petrecut aici cu jumătate de mileniu mai târziu, ceea ce s-a petrecut în arealul dacic după cucerirea romană. De fapt acest destin comun mă fascinează pentru că romanii au determinat viitorul triburilor galice și iberice, al celor dacice care trebuie să fi avut afinităţi profunde cu cuceritorii din moment ce au născut o mare lume latină în Europa, după cum spaniolii au determinat nașterea unei lumi la atâtea mii de mile marine depărtare de metropolă, lume care găsindu-și o limbă comună a devenit conștientă de ea însăși. Până la cucerirea spaniolă suntem în plină altă lume. De la cucerirea spaniolă suntem într-o lume familiară și exotismul rămâne al retinei, aici născându-se popoare foarte tinere și viguroase, moștenitoare ale unor culturi străvechi. Demarăm pe o căl dură epuizantă, facem colţul pe *Avenida Landero y Cos,* trecem pe lângă palatul *Vămii maritime,* pe lângă *Correos* urcăm pe *Viaducto* de unde vedem defilând sub noi reţeaua de linii ferate de la *Terminal de Ferrocarriles,* în dreapta forturile încenușite de la *Castilia de San Juan de Ulua,* Bahia de Veracruz cu malurile și navele oceanice, în stingă o biserică severă *Iglesia de la Păstoria* și după ce trecem de inevitabilele industrii locale care-au abandonat nisipului tot felul

de epave ruginite, vagonete fără roţi, roabe perforate de aerul salin, bucăţi de tablă și mizeria contemporană a zdrenţelor de polietilenă, intrăm într-un peisaj torturat, cu pini maritimi contorsionaţi și aplecaţi spre vest, probabil sub furia uraganelor venite din larg, care încearcă zadarnic să fixeze intre rădăcini dunele mișcătoare de nisip fin, ajunse până în mijlocul șoselei. Pădurea de pini este o fantasmagorie cu nimic mai puţin înspăimântătoare decât chipurile măștilor mexi cane. Încep contrastele. Case tip. Modeste, între dune migratoare, cu grădini șleampăte, apoi cocioabe de lemn sinistre — Playa Lindo – mizerie neagră sub palmieri magnifici. Panglica de asfalt filează un teren cu onduleuri ample, care prefigurează munţii. Urcăm spre nord, paralel cu coasta Golfului Mexic. Mergem zeci de kilometri fără să vedem sate. Suntem în „tierra caliente". Aerul ne arde plămânii. Vegetaţia în plină explozie de un verde neasemuit, căruia îi spun verde tropical.

Satele sunt de-o sărăcie care stupefiază. Sub arbori umbreliferi seculari, de o măreţie absolută, mango uriași sau specii pe care nu le cunosc sunt ridicate niște cocioabe din ostreţe în faţa cărora se târăsc câini jigăriţi, ori picotesc cai atinși de morvă. Rufe colorate viu sunt întinse la uscat și zecile de copii se joacă în praf în vreme ce părinţii lor stau ciuciţi la umbră, fumează și palavragesc. Cer de plumb lichid. Plumb lichid mulat pe corp, ca și când acest plumb lichid ar fi viu, prevăzut cu milioane de ventuze care ne deshidratează, sugându-ne lichidele și limfa prin pori. Câmpuri pășuni, mereu ondulate, ici colo desișuri de cocotieri și arbori umbreliferi giganţi de unde vin arome aţâţătoare și febrile, apoi pășuni presărate cu palmieri în care pasc vaci costelive cu cocoașă un fel de zebu. Șoseaua este îngrădită cu sârmă ghimpată agăţată pe ostreţe. În fundul văilor prelungi apar bălţi miloase umbrite de aceeași arbori gigant. Traversăm fire de vale care coboară spre golf. Spre dreapta se face drumul spre Santa Fe. Noi rulăm spre Cardel. Am senzaţia că șoferul greșește drumul. Ne pierdem într-un ţinut arid, nelucrat, cu arbori umbreliferi acoperiţi cu flori roșii, senzuali, poate accacias, apoi cactuși dezolanţi în acest peisaj pietrificat de căldură, ori calcinat de incendii provocate de mina omului. Defrișări prin foc. Cactuși cu carnea arsă, cu imense plăgi supurânde. Un martiriu cumplit la care a fost supusă vegetaţia, trunchiuri contorsionate de durere, negre, rămase ca un ţipăt disperat în propria lor cenușă și în acest geamăt al vegetaţiei martirizate, cai costelivi trag după ei pluguri din lemn pe coarnele cărora se apleacă ţărani aproape în zdrenţe, purtând sombrerouri din pai. Miroase a cenușă ve getală și pământ calcinat. Trec mereuţ arani călări pe cai osteniţi cu gâturile plecate, ori pe măgari clăpăugi, trec femei mexicane cu feţe de lut ars, trec copii călări și ei. Câte doi pe măgarul ori calul storși de căldură. Șoferul își dă seama că ne-am rătăcit. Oprește în satul Tamarindo. Se consultă cu alt șofer. Ne întoarcem la Cardel. Un *ranchos* părăsit, căzut într-o rină, trist și dezolat: „Los Ouantes". Iarăși sate primitive sub palmieri și bananieri. Trecem prin Cardel pe direcţia Jalepa.

Intrăm într-o regiune fertilă, irigată, de un verde opulent și optimist. Rulăm printre plantaţii imense de trestie de zahăr, mărginite cu palmieri, printre livezi de mango și papaia. La Cardel câteva vagoane de marfă dezafectate au fost

transformate în locuinţe, cu hârdaie de flori pe scările din lemn și nelipsitele cârduri de copii). Ici colo se lucrează cu tractoarele.

Iarăși defrișări prin ardere. Mergem spre Nautla. Palma Soles este undeva în faţă la 50 de kilometri. Este sfârșitul lui mai, dar porumbul a fost recoltat și ţăranii taie cocenii uscaţi. Cu fiecare kilometru parcurs ne infiltrăm într-un pământ fabulos, născut din împreunarea lui cu apa. Trec mereu camioane încărcate cu trestie de zahăr. Undeva în dreapta, Chachalaeas.

Un ţăran ară cu doi boi zebu și plug arhaic din lemn. Virăm la 90° spre Zempoala. Zonă de fertilitate eruptivă. Culturile de trestie de zahăr înalte de 3 – 4 metri, verzi, de un verde gros și opulent, șanţurile de irigaţie, arborii mango cu coroane înalte la peste 60 de metri, cu diametrul înfricoșător și în fundal regele munţilor, albăstriu, născut din albastrul cerului și din câmpia cu mango și trestie de zahăr: Pico de Orizaba. 5700 metri. Din nou fascinaţia retinei, a filmului, a imaginaţiei. De data asta percutată de fluidul care încorporează această lume fantastică istoriei, istoriei căreia îi aparţinem pentru o clipă, dar pe care-o tratăm mereu cu superioritatea prostiei și vanitatea puterii discreţionare. Satul este sărac și mizer. O alee între mango uriași sub care lumina filtrată devine mit și le gendă. Un lanţ de fier. Un fel de casă-gheretă, șapte paznici grași, cu mustăcioară mexicană care ascultă un tranzistor, un băieţaș vioi și omniprezent, o firmă *Zona arqueologica Cempoala, cultura intonaca.* Un australian cu un „Wolswagen” combi, o uriașă familie mexicană cu o mașină cât un pachebot și nimeni nu se deranjează, nu există ghizi sau dacă există își fac siesta, sunt câteva pliante prăfuite, iar paznicul șef vinde răcoritoare. Mă detașez și mă las în voia fluxului aceluia care mă întoarce dincolo de timpul biologic, în acel timp absolut al timpului fără de timp întruchipat de măreţia veșnică a lui Pico de Orizaba, încastrat albastru în cerul albastru. Un teren vast ca la Troia, mai vast decât acolo, fără completări pentru turiști dornici de senzaţional ca acel „cal troian” din lemn prin lăcașurile de tragere ale căruia trece șuierând nebun vântul *îmbăt* și fără densitatea sălbatică și aridă a cerului troian; un peisaj vast în care sunt stăpâni arborii mango uriași, tamarinzii uriași și accacias uriași în coroanele cărora răsună cântecul strident și agresiv al unor păsări necunoscute, un peisaj vast cu lumină albastră verzuie, misterioasă și carnală, plină de voluptate și frenezie sub care orașul templu se desfășoară într-o geometrie pură, geometrie desemnată în piatră, rigidă și sacră, pentru că întotdeauna lucrurile sacre au fost rigide până la rug și fanatice până la rug, înainte de a fi laicizate și cutreierate de întrebări. De fapt suntem pe locul unei culturi post toltece, care-și avusese capitala la Intonacopan, oraș cu 25.000 locuitori, iată explicaţia adevărată a gustului mexicanilor pentru orașe uriașe și viaţa urbană – acest Compoala și el odinioară oraș de 25.000 locuitori, politeișli, trăind din agricultură și serbări sacre, cu sacrificii umane (întotdeauna oficierea sacramentalului a cerut jertfirea supusului de fiecare zi) cu procesiuni și coruri care să-i apere pe intonaci de întrebări și de gustul vieţii interioare, dușmanul necruţător al ritualului impus de preoţime și stăpânitorii pe care-i slujea.

Templele sub formă de piramide (de ce să nu-l cred pe Thor care-a demonstrat

că barca de papirus, alizeul de nord-est și curentul ecuatorial de nord a adus egiptenii până la acest ţărm și odată cu ei simbolul construcţiei piramidale) aranjate după o raţiune care-mi scapă: sunt aici piramidele lunii și soarelui, este *templo mayor* și este templul dedicat lui *El Dios del Aire,* al acestui aer sacral care oficiază neștiute slujbe dedicate lui *Xipe-Totec* zeul primăverii, lui *Coatlique* zeul pământului, lui *Chalchiutlique* zeul apei, lui *Tluloc,* zeul ploii, lui *Xodriqulzal* zeul plăcerii și amorului aflat la el acasă sub cerul acesta născător de umbre perfide și voluptuoase. Sunt zi duri masive, crenelate, din piatră de râu care înconjoară tem plele unite prin alei umbrite de palmieri, este piramida unde se oficiau sacrificiile umane și arenele unde prizonierii erau puși să lupte între ei, fiind eliberaţi numai aceia care reușeau să ucidă 7 dintre combatanţii de atâtea ori din același trib.

Acrul vibrează, foșnesc coroanele uriașe, este o liniște serenă.

Pico de Orizaba stă majestuos în cer, apoi revenim la astăzi și ne pozăm pe acele piramide solemne arse de soare, cu vegetaţie aspră și tăioasă, fără să fi ajuns la semnele secrete din raţiunea și crezul celor care-au ridicat Compoala pentru a se explica pe ei în faţa timpului celui fără de timp. De altfel tranzistorul paznicilor varsă o cascadă de cântece catifelate, presărate din belșug cu cuvântul „amor”. Ne întoarcem la Cardel, un târg plin de praf și muște, cu un parc în centru și parcul dotat cu bănci turnate în piatră artificială, darul unor familii ori asociaţii de locatari făcut municipalităţii, familii și asociaţii cu numele imortalizate pe spătarul băncilor. Stau lângă doi oameni sărmani care-mi spun cum se numesc arborii, florile și păsările. Ce altceva mi-ar fi putut spune? Uniformele albe stârnesc senzaţie, târgul agonizează sub clopotul de zăduf și de aici plecăm la Anticua, cea dintâi localitate fortăreaţă construită de Cortez în marșul de la Veracruz la capitala lui Montezuma. Pasărea neagră un fel de stăncuţă mexicană. Guralivă și obraznică se numește zeiba. Am văzut la Oardei o *„Zapateria Azteca”* adică un magazin de încălţăminte cu acest titlu fastuos, nu știu dacă aztecii erau renumiţi prin arta lor în fabricarea încălţărilor, am văzut firma violentă și violacee a unui *„Bar La Frontera”,* o *„Clinica Medica”* și o mulţime de *„Cafeteria”,* una *„El Oasis”* specializată în sucuri de fructe. Drumul este sălbatic, pe cline abrupte, cu păduri și albia miloasă a unui fluviu cenușiu… Anticua. Peisaj în credibil. Uluitor. O cumplită revanșă a timpului vegetal asupra timpului de piatră zidită al omului. Casa fortăreaţă a lui Cortez. Construită de proaspeţii supuși sub bici, doar ziduri care parcelează spaţiul și din aceste ziduri, ori în interiorul lor, ori pretutindeni, copaci uriași cu rădăcinile curgând peste crenele, ori ţâșnind dintre bolovani, copaci al căror trunchiuri încep de la înălţimea zidurilor în sus, iar de la acestea în jos curg fibrele lemnificate ale rădăcinilor alcătuind ancandramente vegetale la fostele porţi. Ori o lume de volute stranii, o invazie de rădăcini care a încorporat clădirea lui Cortez ţesând-o într-o plasă de fibre vegetale, absorbind-o sub miile de tentacule cu vârfurile coborânde în pământul tropical dea supra cărora se ridică edificiile arborilor și ale clorofilei. Sub care este o umbră densă, o liniște verzuie prin care trec siluetele în alb. Neverosimile și parcă ireale ale marinarilor de pe Mircea. De fapt acesta este adevăratul Veracruz. Ori cel dintâi Veracruz. Simbol al trufiei cuceritoare, al

lăcomiei, al supremaţiei pe care întotdeauna forţa și-o arogă cu inconștienţă, pentru că nu există pagină de istorie în care să nu vedem sancţionată setea oarbă de putere, sugrumarea libertăţilor naturale ale omului și popoarelor, călcarea intereselor unor comunităţi umane în folosul altor comunităţi sau tot ce de curge din silnicie, jaf și asuprire. Acolo unde au fost corpuri de gardă și autorităţi administrative, perceptori jefuitori și camere de tortură, dormitoare ale voluptăţii și săli de mese ale cuceritorilor, cresc doar arborii care-au măcinat între rădăcini dalele pardoselilor, lăsând timpului numai zidurile exterioare. Și interioare, ziduri din bolovani și piatră cioplită prin crăpăturile cărora izbucnește triumfător vegetaţia luxuriantă a tropicelor. Peste tot arcade din rădăcini, altoreliefuri din rădăcini, duhul sălbatic al lui Cortez. Sub arborii mango coli bele mizere ale cuceriţilor și singura clădire rămasă intactă: biserica. De proporţii mici, în vechiul stil colonial spaniol, albă, dalată cu piatră, cu Crist și Madona sculptaţi în lemn. Vechi statui colorate mâncate de carii, biserica severă și închizitorială în numele căreia nobilii hidalgo se scăldau în sângele supușilor, biserica în care, mai târziu. Cei convertiţi și-au găsit echilibrul interior părăsindu-și zeii, pe *Quetzalcoatl* șarpele cu pene, pe *Xipe-Totec* și *Coatlique;* în numele cărora se făceau sacrificiile umane, biserica, acei proiecţie exterioară a fanatismelor ancestrale și a spaimelor ancestrale care ne bântuie și cărora le căutăm mereu idoli, botezându-i și rebotezându-i mereu cu nume pe care le-am vrea benefice și salvatoare în sine.

Ne întoarcem trecând peste fluviul Anticua, nămolos, lat și leneș. Traversăm Veracruz pe *Avenida ludependencia,* coborâm spre sud, ieșim din oraș și ajungem din nou la Golf într-o staţiune fermecătoare, cu vile magnifice, baruri, vegetaţie luxuriantă, totul dominat de hotelul *Mocambo* și plaja cu același nume, care în loc de umbrele de soare are colibe amerindiene din stuf, ori numai pălării conice din stuf înfipte în vârful unei ţevi. Ne întoarcem la *Mircea* filind coasta și intrăm în Veracruz pe Bulevardul *Avila Camacho* având în Bahia digurile *Muro Sur. Muro de Pescadores* și Clubul de yahting cu yachturi oceanice albe și velele colorate în culori vii. Flota militară din Veracruz este la ancoră în pupa lui *Mircea.* La dejun îl avem oaspete pe ambasador cu familia. Bun cunoscător al realităţilor mexicane, activ, ambasadorul Dumitru Mihai concentrează pentru noi experienţa lui mexicană. Îi dau ofiţerului de legătură cărţile pentru copii. Are loc un moment care mă impresionează. Brutarul navei în ţinuta de rigoare, halat alb și scufa tradiţională, aduce pâinea proaspătă scoasă atunci din cuptor, învelită într-un ștergar alb. Pâinea la *Mircea* pe lângă ciorbe, este de toată minunea.

Mâncăm pâinea aceea cu reculegere și fără comentarii care i-ar ucide gustul și amintirile. După masă, plec cu don Grig și Folai în hale, căldura ne paralizează creierul, revedem orașul, ascultăm muzica tarafurilor de *mariaquis,* fetele se plimbă cu marinarii noștri, *Paseo del Malecon* este iarăși plin de lume și *Mircea* cu pavoazul electric aprins își dese nează silueta zveltă pe cerul crepuscular.

Miercuri 26 mai. Pleacă la Zempoala și Anticua al doilea detașament al echipajului. Renunţ cu toate că excursia beneficiază de un ghid. Îmi rezolv

corespondenţa și mă duc la *Correos.* Torid este puţin spus. Mă întâlnesc cu atașatul militar care-mi spune că în Cuba a sosit o delegaţie a aviaţiei noastre din care face parte și vechiul meu camarad Virgil Antohi. În mod cert voi avea atunci știri de ultima oră din ţară și de-acasă. Lucrul acesta, certitudinea că un prieten se află la câteva sute de mile marine venit de câteva zile „De-acasă”, îmi creează o libertate interioară surprinzătoare, cu toate că-mi vine să leșin de căldură: iar atunci când ies dintr-un magazin cu aer condiţionat, zăduful clocotitor din stradă mă izbește în frunte și mă sufocă. Facem o vizită în hale să mă aprovizionez cu lămâi. Colonelul Albu se va întoarce în Cuba cu avionul, este atașat militar pentru Cuba și Mexic cu reședinţa la Havana. În mod sigur va reîntâlni delegaţia și-l rog să-i ducă lui Virgil o scrisoare f.f. Urgentă.

Îmi iau inima în dinţi și mă duc la fortăreaţa *San Juan de Ulna.* Sunt slinos, transpiraţia a ieșit prin cămașă, căldura mă tâmpește și abrutizează. Fortăreaţa este dreptunghiulară, cu patru bastioane rectangulare la colţuri, are două forturi exterioare care-o apără dinspre uscat și după modelul adoptat aici de spanioli, în canalele care-o despart de uscat colcăiau rechinii, cei mai fioroși paznici ai drumului spre libertate. Ca orice fortăreaţă a cuceritorilor a servit și de închisoare la îndemâna conchistadorilor și a inchiziţiei. Carcere umede, apa golfului mărginește zidurile și se infiltrează prin temelia lor, în care erau îndesaţi câte 60 de deţinuţi, praguri înalte să nu iasă urina și fecalele, sălbăticia inumană a cuceritorilor spre a ucide orice gând de răzvrătire, sau orice tentaţie a demnităţii.

Într-o carceră din piatră unde nu se poate sta decât în picioare, a zăcut un fel de Robin Hood al locului „Cicio el Rotto”.

După masă, vizită la *Mircea.* Coadă disciplinată, familii cu copii, răzbesc greu și dincolo de *Edificio Faros,* vreau să văd cartierele de sud ale orașului. Strada…16 de Septembre a Mexico” mă conduce într-o piaţetă unde se înalţă un monument dedicat apărătorilor orașului în 1847 și 1914. Coroana de flori depusă de echipajul lui *Mircea* nu s-a uscat încă. Strada sfârșește la „Beluarte de Santiago” un fort ciudat implantat în plin oraș, devenit muzeu. Cobor la „Mencado de Pescaderias”, hala de pescărie și cum este prea cald mă întorc la *Mircea,* unde găsesc două cozi care șerpuie până pe bulevard.

Este nevoie de intervenţia secundului să pot pune piciorul pe schelă. Spectacolul este fascinant. Rămân pe dunetă. Sute și sute de chipuri cu conformaţii și culori neîntâlnite. Un caleidoscop de toate nuanţele de la măsliniu la brun cărămiziu, chi puri de *indios* ușor mongoloide, ori cele mexicane, brunete cu ostentaţie, focoase, cu ochi mari, negri și scăpărători, mustăcioare gen hidalgo, ori cabaleros, sombrerouri și cămăși imprimate cu modele vesele, cozile cresc pe măsură ce *Mircea* absoarbe curioșii, fetele rid, nu mai pleacă de pe punţi și vizita se prelungește cu 30 de minute, ca nava să poată fi evacuată. Rămâne o coadă lungă până la bulevard care nu mai ajunge la bord. Rămâne la schelă o mamă cu patru copii mici, care n-a ajuns nici data trecută. Frumoasă, cu mexicanul soţ dezolat ca și ea. Cu copiii privindu-ne cu ochi mari, întrebători. Îi dau lui Bill o grămadă de pliante și cavaler, profesorul de engleză i le duce la cheu. Băieţii îmi

fac elogiul disciplinei, organizării și ţinutei din *Heroica Escuela Naval* vizitată de dimineaţă. Seară. Ies cu Pișta și rangul 2 Ștefănescu. Nea Fănică, pentru un tur de orizont. Orașul acesta este într-o veșnică sărbătoare. Rămân în *Zocalo* să ascult susurul fintânii arteziene, glasurile catifelate ale tenorilor și suspinul chitarelor. Potul se topește într-o lumină spectrală, densă, păstoasă, care moare subit când se aprind lampadarele și când veracruzanii inundă promenada. Ofiţerul de legătură îmi spune că în case au fost astăzi + 40°. Ucigător. Stau pe dunetă și privesc lumea de pe *Paseo del Malecon,* aceeași defilare de rochii multicolore, de mașini enorme care deversează familii întregi, de bunici și soţi disciplinaţi, de grupuri vesele și ciripitoare care stau pe cheu lângă flancul alb al navei. Cabina s-a transformat într-o etuvă sinistră. Vizita echipajului nostru la Școala Navală a avut drept răspuns vizita unei delegaţii de cădeţi mexicani la *Mircea.* Jurnalul de bord notează că la bord, în afara celor 54 de cădeţi mexicani, au fost astăzi 986 de vizitatori.

Vine secundul. Este zăpușitor. Întunerecul dens este percutat de luminile orașului, murmurul străzii se ridică în aburi învăluitori, sentimentul de sărbătoresc și plinătate se contopește cu unul de degajare și voluptate a clipei. Fiecare clipă devine o eternitate. Fiecare clipă este densă până la ameţeală, fluidă, veselă și tonică. Se petrec mutaţii stranii în viaţa unora dintre noi, ele nu fac obiectul acestei cărţi dar există, nu toţi cei lăsaţi acasă pot măsura timpul cu gravitate și înţelepciune, cu degajare și mai ales în perspectivă. Ca întotdeauna secundul este profund, exact cu meticulozitate analitică, a cărunţit secundul și este puţintel trist, felele mexicane rid sonor și melodios, limba lor este solară și melodioasă, deasupra sunt stelele, în tribord Golful și Oceanul. Mediterana, Egeea. Marmaraua și o bună parte din Marea Neagră, o treime din circumferinţa Ternei.

Joi 27 mai. La 09.00 40 C. Azi dimineaţă unul din elevii caporali a făcut o criză. Dureri de abdomen, medicii în alertă.

Suspectându-l de ocluzie intestinală, salvarea. Folai și don Grig însoţindu-l la spital, falsă alarmă, tânărul elimină o piatră și se întoarce la bord. Plec la *Beluarle de Santiago.* Văzusem Carcassonne pe l'Aude, în ceea ce francezii numesc Midi, un oraș fortăreaţă, singurul vestigiu al evului de mijloc păstrat intact. Cu toată mahmureala pietrei. Cu tot întunericul de pe străduţele înguste dominate de clădirile din piatră. Carcassonne este un orășel medieval viu și vesel. Oamenii trăiesc în casele vechi din secolele XII și următoarele, au buticuri cu amintiri și ceramică pictată. Forturile spaniole au o solemnitate lugubră, silenţioasă și mohorâtă. Toate gemetele chinuiţilor. Ale disperaţilor. Ale muribunzilor să se fi impregnat în bolovanii zidurilor, în porii gresiilor, imprimându-le această tristeţe morocănoasă? Lumina cade ca o ghilotină pe părţile neumbrite ale străzilor. Fortul-muzeu este accesibil pe o punte din piatră care urcă abrupt. Octogonal, cu ambrazuri și cranele domină terenul și probabil a făcut veacuri în șir de santinelă, veghind orașul dinspre uscat. Este un cartier cu vile îngropate în vegetaţie, cu străzi pustii bântuite numai de lumina crudă oţelie și efluviile fierbinţi emanate de caldarâm. Pe fiecare latură a octogonului sunt instalate câte trei ţevi de tun din

bronz. La intrare, un clopot. Ca și în oraș, în pieţele publice și aici se vopsește, se aranjează, se făţuiește. Președintele Republicii va fi prezent la Veracruz pentru ziua marinei. Cobor pe *Caile Rayon,* pe lângă *Hospital Aquiles Serdan* în parcul *Zamora.*

Tamarinzi, palmieri, un strop de umbră, flori nerușinate și impudice. Nu mai pot suporta căldura. Mă întorc la navă, toc mai bine ca să surprind carcalacii în plin imperialism. Simţindu-ne plecaţi, bestiile astea scârboase au ieșit din toate ungherele, invadând biroul, sertarele, plafonul și pereţii. Le promit o moarte dură prin spray. Stors, deshidratat și cu creierul vidat într-un mod ciudat, trec la duș. Dejunul cu invitaţii noștri de la ambasadă. Aflăm cum a fost răpită fata ambasadorului Belgiei (de fapt lovitura îl viza pe el), cum s-a cerut pentru răscumpărare suma de 10 milioane pesos, cum ambasadorul U.S.A. circulă într-o mașină păzită tampon în tampon de o alta plină cu gărzi de corp. Se pare că deturnarea aeroplanelor și răpirile fac parte din modul de viaţă contemporan al occidentului. După dejun Folai vine și-mi arată o mască mexicană din pământ ars. Aștept să se mai potolească zăduful și spre seară plec cu doctorii să-mi cumpăr o asemenea mască. Știu exact unde va sta în casa noastră de la Grădiștea. Este ultima noastră seară în Veracruz. Mâine plecăm. Trecem prin nebunia de pe *Paseo,* pe la *Pescaderias,* aici sunt zeci de localuri cu mesele așezate în stradă, ne oprim la *Portal de Miranda* să cumpărăm masca cu pricina care are facultatea picturii lui Leonardo, aceea de a te urmări cu privirea în clipa când locul gol al găvanelor are drept retină pe reţele, apoi, în mod firesc poposim în *Zocalo,* în faţa peristilului Primăriei. Sunt doar zece minute de stat, diseară are loc cocktail-ul de la bord, dinaintea plecării. Se pregătește nu știu ce serbare, fântâna arteziană a fost acoperită cu un podium pe care se va instala muzica, lumea se plimbă pe aleile miniaturale. Este o căldură căreia i te abandonezi, plină de toate mirosurile orașului, femeile sunt machiate, în rochii cu corsaje îndrăzneţe, tarafurile de *mariaquis* și-au început trecerea de la o sonora la alta, lumina devine concupiscentă, este ora complicităţii naturii tropicale cu zeul *Xochiqulozal,* al plăcerii carnale și al amorului, dar numele acestuia este foarte greu de pronunţat pentru limbile noastre și ne întoarcem la *Mircea,* să ne pregătim pentru recepţie. Pavoazul, ghirlandele supli mentare de lumini, pregătirile de la bord n-au scăpat prietenilor noștri de pe stradă. Întâlnim o densitate maximă de curioși pe centimetrul pătrat și răzbatem la schelă anevoios.

S-a adus o motopompă spre a mări presiunea din conducta de aprovizionare cu apă potabilă. Oaspeţii, după protocolul știut. Iarăși se umple duneta cu rochii de seară, cu amirali și autorităţi civile, care evident sunt în afara cercului format de lumea militară. Stau cu locotenentul de marină Râul Galum Villanueva. Ofiţerul de legătură, cu un alt locotenent și soţiile lor. Întorcându-ne din nou la istoria Mexicului, la Mihai Viteazul. La ideea independenţei și firesc, la părerea noastră despre mexicani. Avem un translator activ și prezent, fata ambasadorului. Împărţim pliante cu România și insigne cu *Mircea.*

Foșnete de rochii, uniformele de un alb impecabil, glasuri în surdină, clopotul

navei bătându-și dublele, șuvoiul de oameni de pe *Paseo* și cheu, râsul fetelor venite spre prova lui *Mircea,* ghirlandele de lumini ale pavoazului, sentimentul de participare exterioară, rigidă, poate un complex al situaţiei generale. O permanentă inhibiţie care cenzurează fiecare cuvânt și fiecare gest, noaptea, răsuflarea iodată a Golfului și nerăbdarea de a ne vedea în larg. Râul îmi spune că mâine are o surpriză pentru mine. Ei, mexicanii din marină, iau Triunghiul Bermudelor cu totul în serios. Asta mă indispune. Mă retrag la cabină în afara protocolului. Prea multă lume pentru singurătatea mea.

Vineri 28 mai în a 86-a zi de la plecare. În general suntem tentaţi să născocim eșafodaje întregi de bariere care să ne apere de noi înșine. Nu ne place intimitatea marilor întrebări, evadăm în gestul public. Și ceremoniile ne fascinează la fel cum ne-au fascinat din clipa când puterea a înţeles spaima speciei faţă de definitiv. La vremea potrivită am fost unul care-am trăit ceremonia militară cu o devoţiune vecină cu transcendentalul. Din această ceremonie m-a fascinat mai ales aceea a drapelului. Tânăr sublocotenent cu vocaţia militară venită din tradiţia familiei care-a dat mereu ofiţeri și luptători în uniformă, am fost multă vreme comandant al gărzii drapelului de lupta al unităţii mele de aviaţie de vânătoare.

Clipa când trăgeam spadina din teaca ei de piele și scoteam drapelul din cabinetul comandantului mă secătuia. Simbolul se umplea dintr-o dată de viaţă, simţeam în toată fiinţa freamătul bătăliilor la care participasem încă din vremurile dinaintea lui Zamolxis și pasul de paradă al gărzii drapelului era semnalul sonor care deschidea o superbă panoramă a timpului. Eliberându-mă de clipă și proiectându-mă în istorie. Cu aparenţe de multe ori absurde pentru cine nu-i cunoaște semnificaţia. Gestul militar este, în afara gratuităţii conferite de o gândire stupidă, unul care trimite la simbol și valori perene, însumându-se într-un fel sau altul pentru a sluji unui ideal ancestral: libertatea. Cu timpul am înţeles rostul ceremoniei.

M-am detașat de ea, rămânând fidel uneia singure: cea militară. Oricum Bill trebuie să facă armata. Până aseară nu primise nimic de-acasă, circulase debusolat, umpluse cabina cu scame de vată folosită să-și oblojească rănile, dar aseară, minune a poștelor internaţionale, a primit scrisoarea salvatoare, plus o fotografie. Acum are mutră de motan pocăit, dincolo de hublou este încă noapte, dar astăzi punem prova pe est și, într-un fel cu totul exact. Începem drumul întoarcerii. Ora 0.

Nava acostată cu bordul babord la cheul T. Din portul Veracruz. Se continuă ambarcarea apei potabile. Nu se cumpără combustibil sporind într-un preţ rezonabil în Cuba. Sunt echipat înaintea zorilor. Cer impiclit, cu nori cenușii atârnând dea supra catargelor. Surpriză. Pe cheu, la pupa, sunt prezente trei foarte frumoase mexicance. La prova un grup compact, poate treizeci de fete brunete, cu pielea ciocolatie, păr lung de un negru lucios, tăcute, cu feţele îndreptate spre teuga pe care echipajul tropăie, executând ordinele care pregătesc nava pentru marș. Chipurile celor de pe cheu sunt grave și înlăcrimate

Mă inundă o emoţie surdă, dureroasă. 07.10. Secundul execută apelul general pe navă. 07.23. Sosește ambasadorul. Este primit cu garda în alb, sub arme. 07.30. Întregul echipaj adunat în careu la puntea centru. Ambasadorul felicită echipajul pentru comportare. 07.35. Se dă la posturile de manevră. 07.50. Sosește pilotul. Se ridică pavilionul HOTEL. Burează. Fetele și femeile de sub bord plâng. Un plâns mut, sfâșietor. 08.00. Ceremonia ridicării pavilionului și geacului. Sifleea sfâșie tăcerea. Stăm drepţi. 08.01. Pleacă de la bord ambasadorul, soţia și fetele acestuia, care ne-au adus ceva din sentimentul familial al casei, atașatul militar și simpaticul meu prieten ofiţerul de legătură, locotenentul de marină Râul Galuan Villanueva care și-a concretizat surpriza. Un volum masiv, ilustrat, intitulat *Historia Maritima de Mexico.* Magnific. 08.04. Se molează parâmele. În clipa când se ridică schela la bord și parâmele sunt molate, toată asistenţa feminină izbucnește în gestul universal de adio: mâini măslinii, suple, fluturate frenetic, mâini pline de expresie, mâinile care l-au obsedat pe Siqueiros, de data asta tandre și neliniștite, mâini de femei sentimentale, de fete sentimentale și romanţioase. Familia ambasadorului, atașatul militar și Raul sunt pe cheu. Stau la pupa și le fac semne de adio. Comandantul navei execută o plecare spectaculoasă. Echipajul la front. Este lângă mine un elev șaten, cu ochi albaștri, l-am remarcat de la începutul marșului, stă la front și pe obraji îi curg două pâraie de lacrimi. Lacrimi adevărate, marinărești, răzbite. Îi urmăresc privirea. Una din cele trei frumoase venite din zori, plânge și evident lui îi face semnul disperat de adio. Elevul caporal stă la front, nemișcat, plânge dacă lacrimile acelea pot fi numite plâns simt dezolarea fluturându-și aripa peste catarge, apoi intrăm în acvatoriu pieziș faţă de *Paseo de Malecon* acum plin de lume. Se ordonă braţarea vergilor la semn. Ca la toate plecările din port, se ridică velele. 08.05. Se ridică numirea navei în CIS. 08.09.

Se dă comanda: La posturile pentru întinderea velelor! Apoi — Gabierii sus! Deci suntem intraţi într-un fel foarte propriu în oraș, pentru că cheul *Salida de Lanchas* este în babord cu lumea ciucure, prietenele lui *Mircea* sunt la cheul în pupa babord, ordinele se succed ordinelor și echipajul urcă în arboradă cu o viteză ameţitoare. Se dezleagă velele. Se desfășoară pentru întinderea velelor la scote, mure și fungi…

Manevra a fost perfectă. *Mircea* virează în babord cu motorul.

Trece din nou pe lângă cheul „T” în strigătele de rămas bun și în dementa fluturare de mâini. 08.15. Se ridică pentru navele militare semnalul U.W.I. Cheul a rămas în pupa. Plecăm din Veracruz, cel mai vestic punct al marșului. Adio Veracruz port ospitalier și vesel, intim și familiar, cu înserări duioase mângâiate de glasurile tenorilor și dulcele acompaniament al chi tarelor. Cu *Heroica Escuela Naval* și femei frumoase, cu palmieri orgolioși și amintiri străvechi, dar mai presus de toate cu această tonică poftă de viaţă, care acum, iată, chenăruiește încă orizontul cu siluetele estompate ale amintirilor de-o clipă.

Se mai văd încă „ai noștri”, cei de la ambasadă. Ofiţerii și echipajele navelor militare mexicane sunt la front. Răspundem salutului cu echipajul la front. Ziua începușită. 08.23. Nava amiral salută ieșirea din acvatoriu cu sirena. Avem în prova

Golful Mexic. *Mircea* răspunde cu sirena. 08.25. Dublăm farul de intrare în Veracruz-Mexico. 08.29. Pilotina acostează în bordul tribord. Pleacă pilotul. Se coboară pavilionul HOTEL. Se termină manevra de întinderea velelor. Vânt de travers din babord cu 3 m/s. 08.31. Se începe manevra de strângerea velelor. Îmi persistă în umori sunetul sfâșietor al sirenelor. De o tristeţe totală, fără drept de apel. Feţele oamenilor sunt impenetrabile. Burniţă. Dincolo de recife, Golful ne întâmpină cu valuri scurte. Rulăm neplăcut. 09.00. Navigam cu motorul spre Habana-Cuba. 10.00. Dansăm binișor. Ne adaptăm ritmului normal de viaţă la bord. Este o zi a singurătăţii, cu cer mohorât și hulă. O zi excelentă de stat la masa de lucru. Se aud valurile foșnind în lungul bordului, ritmul mașinii s-a integrat firesc ritmului de viaţă, a fost încorporat în universul sonor al celulelor, văd apele pustii și verzi ale Golfului frământându-se dincolo de hublou atunci când carena lui *Mircea* se înfundă între ele, cu un cuvânt o zi bună să-mi adun gândurile care se întorc la începutul acestei călătorii din domeniul fantasticului. De fapt care este plusul adăugat vieţii mele, în afara conștiinţei singurătăţii, dimensiunilor acestei conștiinţe, acţiunilor ei de erodare, a redescoperirii universului în impasibila lui existenţă, a acumulărilor de peisaje, istorii și geografii diverse, a penetraţiei sumare în lumi îndepărtate și cvasiinaccesibile? Ce influenţă a avut asupra mea lumina spectrală a furtunilor, osmoza ei cu trombele de ploaie, ori cu valurile înalte ale Oceanului, iluminându-le prin refracţie. ori printr-o penetraţie vibrândă. Căzând în vânt albastră și indiferentă. Transformându-se în geamăt, ori în muget, ori din colo de sunet într-o magnetică frumuseţe a forţei? Și ce dacă am contemplat formele magnifice ale valurilor încununate de spumă clocotitoare, culorile lor de oţel lichid făcându-se ţăndări și geamăt, și ce dacă am ascultat răspunsul strident al arboradei, vaierul de parâme Întinse la limită, de scripeţi gata să fie smulși, ce dacă am văzut acele valuri spărgându-se pe teugă, la puntea centru, ori pe dunetă; ori am răbdat soarele arzându-mi pielea îmbibată cu săruri și orizontul era pustiu, fără niciun fum, fără niciun catarg, din moment ce copiii visau în paturile lor, descopereau cuvinte noi, învăţau tabla înmulţirii. Horia se chinuia cu foarte lungile lui exerciţii pe care „tovarășa” i le dădea zilnic. Voica se definea spunând „Nu vreau”, această superbă negaţie a tuturor îngerinţelor viitoare în universul ei cu vise, Tedy ursuleţul. Motanul încălţat și Raţă-raţă-răţișoară, ce te plimbi pe ulicioară? Ce dacă am văzut radioasele ţărmuri exotice din visele mele de adolescent, deposedate de fascinatoria nostalgie a acelei vârste de împărat al universului? Sierrele în lumina sonoră a legendelor, insulele izvorâte din dantelăria hulei și din lecturi niciodată uitate, conuri vulcanice de un albastru dens, linia fremătătoare a palmierilor, albul domestic al unei case, silueta melancolică a unui far, culorile somptuoase ale amurgului?

Iată ne-am pătruns de mirosurile mărilor, mirosuri nebune, ca ale sălbăticiunilor în epoca rutului, ori ca ale femeii iubite dinaintea dăruirii, la care știu, mă voi întoarce mereu de acum încolo! Sierrele mi-au pus la mir semnul grandorii, valurile m-au cutreierat cu armoniile patetice ale unei simfonii niciodată ascultată dintr-un fotoliu de concert, mi s-a cernut în cuget augustul sens al eternităţii, am colindat

grădini miri fiice și am retrăit în came suferinţa și extazul marilor navigatori, ale tuturor la un loc. Graţia lejeră și unduitoare a femeilor de la tropice a născut armonii dincolo de dorinţă, într-o zonă de cuget pe care-o credeam rezervaţie pentru poeţi. Și-atunci?



INTERMEZZO ÎN GOLFUL MEXIC

Sâmbătă 29 mai. Veracruz-Habana. Combus tibil 48%. Apă 90%. Zi ciudată cu cer când senin, când noros, hulă și mare pustie. Debutez prin a-l goni pe Bill din cabină. Nea Ivan m-a înarmat cu cele mai cumplite spray-uri și secondat de Marcel am jurat exterminarea carcalacilor, lucru, oricum mai comod de făcut la bord decât în viaţa noastră cea de toate zilele. Am obturat cabina sătul de invazia gândacilor ăstora care-mi umblă pe obraz, care roiesc din toate cotloanele, foindu-se pe birou și cușetă, executând picaje de pe tavan, creându-mi o stare de furie neputincioasă și absurdă. Operaţia are caracter de exterminare a acestei specii cretine. Vremea s-a stabilizat la torid. În cabină nu se mai poate vieţui. Îi las lui Bill plăcerea de a o face suportabilă și mă refugiez la pupa sub salvatorul furtun care deversează apă de mare. Stau ca un cetaceu pe puntea din lemn, soarele îmi lichefiază voinţa și timpul se anihilează pe sine, dilatându-se la infinit. Don Tomiţă a intrat într-o criză acută de imaginaţie culinară. Mâncăm varză, ardei iute și… banane. Compoziţie în stare să dinamiteze un stomac de struţ. După masă comandantul marșului mă abordează după un preambul scurt de diplomaţie militară… De două zile sunt schimbat. Vești proaste de acasă? Grija asta camaraderească, cinstită și timidă mă umple de emoţie. Nu pot să-i spun că sunt atât de absurd să-mi consider călătoria pe jumătate ratată fără un aparat de filmat, ce problemă morală poate fi asta, ridicol:

că, pe măsură ce no apropiem de New-York şi plecarea mea de la bord, mă bântuie toate remuşcările posibile.

Dacă *Mircea* va avea totuşi de înfruntat un uragan? Dacă totuşi se va întâmpla ceva ieşit din rutină, unic în viaţa navei şi a echipajului? Unde este sentimentul meu de solidaritate?

De ce m-aş bucura de avantajul situaţiei de a fi doar pasager la *Mircea*? Este prea târziu să am remuşcări. Sau dacă le am, este prea târziu să mi le destăinui. Cri îl ârjan mă invită la cabină. Răcoare. Îl întreb dacă nu are carcalaci. Are, dar nu le dă prea multă atenţie. Scoate o hartă a Mexicului, un pliant al localităţii El Tajin, de fapt centrul culturii intonace, unde a fost cu ambasadorul, a văzut demonstraţia oamenilor-pasăre, a vizitat monumentele şi vestigiile arheologice. Întotdeauna ceasul acesta de intimitate cu acest om apropiat de istoria generaţiei mele, încercat crunt de mare, prevăzător şi la nevoie dur, este un ceas binevenit în monotonia vieţii de bord.

Se înfiinţează o delegaţie solemnă: Unchiul, secundul, doctorul. Se pare că alcătuiesc o comisie de sugestii pentru alcătuirea meniurilor, care se loveşte de conservatorismul acerb profesat de don Tomiţă. Acesta, se zice, trăieşte din plin. Un acces de grandoare. Toţi profesăm monomanii sau idei fixe. Este clasica boală de expediţie, cu deosebirea că numai el râspunde de satisfacerea gastronomică a întregului echipaj şi-atunci, vrea nu vrea devine ţap ispăşitor pentru toate refulările noastre. Îl aplaudăm în ropote când ne cântă „La noi” şi ariile lui predilecte din, Marco Polo” şi-l pintenăm bine când se încăpăţânează să ne ucidă dimineaţa cu fasole şi cafea cu lapte praf, ori alte combinaţii năstruşnice, capabile să ne înşiruie printre mucenici. Citesc „Marches dʒesclaves” a lui Kessel şi mă bucur că-mi întâlnesc un vechi şi bun prieten: Henri de Monfreid. Seara, program de filme documentare la puntea centru. Nopţile au devenit un calvar greu de suportat. Nu-mi pot asasina imaginaţia.

Duminică 30 mai. Vânt puternic din E.S.E. Marea montată. Valuri acoperite cu spumă. Există o turbare din absenţa profesiei. Trăiesc o asemenea epocă de turbare. Mă dedau la lungi şi ostenitoare exerciţii ele stil. Îmi face impresia că mi-am uitat cuvintele la Grădiştea. Limbajul curent pe navă este destul de lapidar în afara celui profesional şi uzual. Folai se-ntreabă cinei am să-mi însuşesc clişeele verbale. Care fac ravagii la bord. Rezist încă şi în semn de protest scriu zeci ele variante pe aceeaşi temă. Iată una elin primejdiile mortale ale expediţiei de lungă durată. Refugierea într-un limbaj propriu. Cu sugestii copioase doar pentru membrii expediţiei, criptic pentru restul lumii, cu circulaţie restrânsă, pauper.

Dedic câteva ore limbii materne. Mă interesează nuanţa sugestivă şi cuvântul plurivalent. Cam greu de scris la biroul care face ce ştie el pe vreme rea, dar trebuie. Duminica alor mei s-a consumat. Horia şi-a făcut lecţiile. N-am decât să mi le fac pe-ale mele. După masă vântul cade. Porţia de duş cu apă de mare, apoi Golful no dă un spectacol festiv. Peştii zburători reapar în cârduri argintii, fregatele olandeze, meduzele acelea violet, vezicante şi ucigătoare au umplut valurile cu

exerescenţele lor cornoase, trec în derivă alge și plauri din iarbă de mare aduși poate din Marea Sargaselor, otrava împroașcă jeturi de curcubee și marea este pustie, imensă, în sensibilă la acest sfârșit de mai. Vidată de conștiinţa anotimpurilor. Gândesc la sfârșitul de mai pe malul Argeșului. Lunca înmiresmată coborând spre seară într-o liniște violacee, acrul străveziu cu gust de vecernie, mierlele și grangurii, apoi, când vrăjește luna, privighetorile?! Stau pe strapontina din tribord, mă uit la mare și văd păduri în zori cu pânze de ceaţă înfuiorându-se în razele de soare, ori munţii. Omul văzut dinspre Glăjărie când l-am urcat cu Marinică. Măgarul înţelept închiriat de la un cioban, apoi vine locotenentul major Suciu navigatorul, și-mi spune că nu este frumos să trag chiulul la navigaţie. Astăzi avem ca temă calculul integral al unei drepte de înălţime. Asta este. Îmi iau sextantul măsor înălţimea soarelui (tangentarea merge perfect, nu mai scap astrul din oglindă) apoi încep migăleala cu tablele. Efemeride. Logaritmi.

Până termin calculele îmi iese fum din creier. Nu este nimic imprevizibil aici, un calcul de rutină, dar exact până la secundă de grad, altfel ne urcăm pe vreun recif, ori în loc de Habana ajungem aiurea. De fapt frumuseţea marinăritului stă în acest dialog permanent cu aștrii, vânturile și curenţii, în această referire la parametri universului, nu este chip să evadez, navigatorul mă ţine din scurt și până la urmă îmi calculez aflurisita aceea de dreapta de înălţime. Îmi face o nouă demonstraţie de calcularea punctului folosind calculatorul electronic.

Două nave și un velier mic în vedere. Se face seară. Suntem la pupa, pe banca mare care acoperă vinciurile. Tema, plecarea de la New-York. Don Grig îmi dă două plicuri pentru acasă, cu toate că abia peste o lună chestiunea ar putea fi actuală. Anticipăm mereu un eveniment, deocamdată din de meniul ipoteticului. Mi-e groază să cobor la cabină. De la plecarea din Cartagena. Nu mai pot adormi decât spre zori. Mă hotărăsc ca în noaptea asta să fac… Cartul câinelui” la timonă.

Știu cine va fi ofiţer de cart. Navigatorul mă trece la timonă și-mi demonstrează pe viu acţiunea cârmei, domnia absolută a compasului magnetic, inerţiile navei, influenţa vântului, a curentului, cu alte cuvinte o profesie în lege. Iată ţin cavilele timonei electrice în mâini, nu este necesar niciun efort fizic.

Întregul sistem funcţionează prin intermediul unui servomotor; dar unde este inegalabila senzaţie a echei vibrânde când faci o voltă în vânt, sau când bandat mult într-un bord velele și cârma intră într-un joc armonios și bărbătesc care necesită ochi sigur, forţă și îndemânare? Sigur, totul este confortabil și eficient, puţin pe dos de ce știam de la *Hai-Hui,* apoi cobor în cabină și mă lupt cu monștrii mei interiori până când aud clopotul navei bătând ceasul de după miezul-nopţii. Brava mea mașină fiziologică a început să dea rateuri.

Luni 31 mai. 03.45. Mă scoală curierul de cart. Echiparea.

Urc pe comandă. Mijește de ziuă dacă dunga vagă din prova, dunga aceea lăptoasă prefigurează zorii la sud de Tropicul Racului. La comandă, secundul. Navigatorul își face punctul.

Trec la timonă. Capul de ţinut la compas este scris cu creta pe tăblia neagră de

lângă busolă. La început prova îmi fuge cu câte 5 – 6 grade când într-un bord, când în altul. Nu-mi dau seama de inerţiile navei, de direcţia vântului. Mi se pare că nava, valul și vântul s-au coalizat să-și râdă de mine. *Mircea* bătrâne, să fim serioși. Nu sunt singurul ageamiu care-am pus mâna pe cavilele astea. Nu mai văd norii tulburi atârnând undeva în prova babord spre Florida, nici pe strălucitoarea Venus. Magnifică în cerul de azurit, strălucind ca o chemare de dincolo de memorie, nu văd decât gradaţia compasului care-mi fuge din ce în ce mai puţin, până când reușesc s-o stabilizez cu o eroare de + 1°, ceea ce nu este tocmai rău. Exerciţiul de timonier în cartul câinelui, când întregul echipaj doarme somnul greu dinaintea zorilor, aici în Golful Mexic în punctul φ = 24°11’0 N; λ = 87°03’ W când *Mircea* și toate istoriile lui sunt cuprinse în palmele mele, îmi dă o satisfacţie profundă. Ce satisfacţie trebuie să încerce Călin și Pluto, timonierii noștri de situaţie limită, când stau în bătaia furtunii și ţin prova pe direcţia ordonată, împotriva valurilor și vântului care l-ar vrea așezat travers, a acestei mări acum atât de pașnice, atunci îngrozitoare, perfidă și lacomă de jertfe umane? Carturile de navigaţie își văd de treabă la mesele de lucru de pe dunetă. Secundul îmi face o demonstraţie de cam ce înseamnă să ţii un cap compas, nu pe un avion de vânătoare, ci pe *Mircea,* ceea ce, să recunoaștem, este cu totul altceva. Am inspiraţia nefastă să văd cum este cartul câinelui la mașini. Cobor deci la mașini. Adică trec de la aerul iodat, cu arome de alge și sare, răcoros, vânturat de briză, la + 38°C, aer dens, sufocat de emanaţiile motorinei arse, plin de decibelii exploziilor din cilindri, de clănţănitul tacheţilor și al supapelor, de râșnetul produs de rotirea arborelui clicii, totul controlat cu manometre, indicatoare de ture, sub privegherea cartului de la mașini sub comanda maistrului principal Năstase Neculai. Robustul Năstase, rumen după o viaţă de respirat bioxid de carbon, zeu al acestor mecanisme organizate cu o logică matematică. Ne înţelegem strigând, pardoseala din plăci metalice vibrează, urmăresc întregul ciclu al mișcării mecanice devenit atât de banal în secolul acesta care ne uită tot mai des pe noi oamenii, dând prioritate acestei nebunii a mașinismului excesiv, care nu se știe nici unde, nici la ce ne conduce.

După ce-mi fac cartul la mașini și punte vin la cabină și moţăi. Ura! Toată traversada am făcut-o cu soarele în bordul nostru. Acum soarele se află în tribord, fapt care aduce în cabină un strop de răcoare. Hotărât, este o zi dedicată studiilor marinărești. Îmi iau caietul de navigaţie, copiez de la elevi un tip de calcul pentru dreapta de înălţime, stau sub furtun cuviincios și unul din elevi mă învaţă să fac și să desfac noduri marinărești. Ricanez interior. Uite că și fără matelotaj, absolut autodidacţi, sunt colegi de breaslă care bagă tot echipajul în buzunar, plus șeful de echipaj, când este vorba de tras sfori, de înnodat și dezlegat. Mă omor cu nod de văcar, lat, de pescar, de măr, de gașă, de scotă. Mentorul meu are răbdare infinită. Suntem cu pavilioanele DELTA și VICTOR la catarg, plus bulele acelea afurisite de navă în derivă. Se lucrează în afara bordului babord, rămas neretușat înainte de Veracruz. Fac noduri pe puntea udă, furtunul deversează jetul lui cotidian de apă de mare și dintr-odată am sentimentul nou al exteriorităţii universului marin. Al indiferenţei lui totale și magnifice. Al forţei cu care mă expulzează. Al intangibilităţii

lui. Abia aici realizez deosebirea ireconciliabilă dintre acesta și universul terestru, umanizat de specie. Marea este aidoma cerului, când acesta se desparte de pământ prin straturile de nori. Fără nicio urmă a altei existenţe decât a luminii și a trecerii ei prin moleculele de aer. Atât. Măcar aici există rechinii, peștii zburători, fregatele olandeze, milioanele de vietăţi ale planctonului. În cer nici măcar miturile, care nu depășesc cupolele bisericilor voievodale. Un pustiu cosmic acolo sus, în care omul nu lasă nicio urmă. Cum am putut fi aviator? După masă Pișta îmi trimite veselarul cu o dulceaţă de vișine și un pahar cu sifon aburit. Aici, fiecare gest este o lume. Ora 20.00. Cer mirific plin de stele. Constelaţiile familiare au revenit pe boltă: Carul Mare, Carul Mic și de sigur Steaua Polară. Suntem pe dunetă la taifasul de după cină. Dintr-odată, în prova tribord un fulger enorm brăzdează cerul pe verticală, despicându-l în două. Este un fulger albastru, de un albastru incandescent, cu miezul alb, un fulger unduitor pornit de sub Steaua Polară și scurs în mare, un fulger nemaivăzut, cumplit, parcă prevestind sfârșitul lumii.

Amuţim. Ne dăm seama că fulgerul acela înspăimânător a fost undeva spre Florida. Apoi pe un arc de cerc de sute de mile marine, din Florida peste Golf, peste Cuba și peninsula Yucatán, sute de baterii cosmice se declanșează simultan, ori în salve succesive pe întreg acest front ceresc, umplând spaţiul de la suprafaţa mării până spre tropopauză cu descărcări electrice fulminante, scăpărătoare, verzi și violacee, albastre și de culoarea oţelului incandescent, pe verticală și orizontală, fulgere mute care ne înconjoară cu viteză halucinantă cotropind cerul, făcându-l să crape în felii, un imens cutremur spaţial iluminat diabolic de flăcări cosmice ţâșnite din toate părţile dintr-o dată, în lumina scurtă a cărora vedem nori monstruoși cu poatele zdrenţuite târându-se aproape de suprafaţa mării, cu vârfurile învolburate sub constelaţii, nori din care se scurg în mare alte fulgere și atunci apele par că se despică în locul în care le-a izbit lumina aceea halucinantă, colorându-se în tr-un roșu murdar, livid, un roșu de moarte cosmică, abstractă, în afara înţelegerii umane. Din ce în ce mai des fulgerele izbucnesc pe trei sferturi din circumferinţa orizontului. Marea are culoarea aurului lichefiat la temperaturi nebune. Artilerii spaţială trăiește demenţa. Cerul a luat foc într-o tăcere absolută. Spectacolul ne zdrobește. Navigam cu mașinile spre acri haos necruţător, ca și când un destin implacabil ne-ar fi paralizat acolo pe punţi, magnetizându-ne. Atrăgându-ne invariabil spre centrul acelui seim cosmic. „Triunghiul” ne avertizează, gândesc. Spectacolul depășește limitele fantasticului. O măreţie absolută, zdrobitoare, fără replică ne aplatizează pe punţi. Dincolo nu mai poate fi decât Dumnezeu.

Se întărește vântul. Comandantul navei ia măsurile de precauţie care se impun. Se amarează toate obiectele de pe punţi și de sub punţi. Se întăresc vergile și ghiul. Se obturează nava. Am sentimentul inutilităţii acestora, dar și acela de datorie dusă până la capăt. Acum, când fulgerele percutează marea, din luciul apei ţâșnesc jerbe de lumini multicolore.

Scurt circuite orizontale, limbi de flăcări ţâșnind dincolo de crestele norilor, furtună electrică tropicală și la staţia de radio semnalele Morse care sfâșie tăcerea cu ritmul lor criptic. Bobi își aduce aparatul de filmat. Iată o idee. Bobi merită măcar

o decoraţie. Apoi vorbim de avertismentele „omuleţilor verzi”, din Triunghi, bravăm și mai târziu rămânem pe dunetă tăcând și realizând exact ceea ce suntem. Navă și echipaj, în această noapte, sub constelaţiile Golfului Mexic.

Marţi 1 iunie, a 90-a zi de la plecare. Pentru întâia oară în aceste 90 de zile dăm ceasurile cu o oră înainte. Deci am recuperat un fus orar din cele care ne despart de România.

Suntem în a cincea zi de marș spre est. În lungile radiograme de aseară s-au primit și numele americanilor care vin la bord. Printre aceștia o ziaristă la nu știu ce mare revistă americană.

Ce naiba nu și-o fi văzând de-ale ei? Chiar dacă e urâtă ca moartea, una din acele doamne uscate și indigeste care sunt prin comitetele…”Armatei salvării”, tot va fi o problemă cu spaţiul nostru populat pe centimetru pătrat. Deocamdată curăţenie generală. Se schimbă lenjeria îmbibată de sudori, se furbișează alămurile, se dau ultimele tușeuri de pensulă la pitură. La 08.25 Bore strigă: Pământ. Vag. Abia o linie albăstruie în tribord… Cuba! La 09.05 în Rg = 145° coasta Cubei apare distinctă. Și prin binoclu se pot observa amănuntele: Sier*ras de los Organon; Sierras del Rosario,* vârful Pan *de Guajaiban,* într-o baie portul La Mulata. În ultimii ani s-a scris mult despre Cuba, relaţiile culturale au prilejuit vizitele câtorva confraţi, peisajul este oarecum familiar cititorului român.

Mâine de dimineaţă intrăm în Habana. Este cea dintâi capitală port a voiajului. Pentru că avem vreme, s-a pus mașina la „Foarte încet”. Ca întotdeauna înaintea acostării suntem adunaţi la pupa și se prelucrează regulile de comportare pe timpul staţionării. Într-un sector alăturat intrării în portul Habana, cubanezii fac trageri de artilerie cu începere de la orele 02.00, vreme de trei ceasuri. Se iau toate măsurile să ieșim din zona tragerilor de artilerie. Dublăm coasta de nord a insulei acoperită de nori cumulus. Localităţile de la coastă, siluetele albe aii farurilor, linia sinuoasă a pădurilor de mangrove defilează leneș în tribord. La 21.25 spectacolul nopţii tropicale este feeric. Constelaţiile patinate, luna bătută în aur verde de Emu, marea poleită, un pod din aur vechi de potir bizantin de la pupa la lună, în tribord Habana. Adică o cupolă spectrală de lumină boltită în cer și salba de lampadare care tivește coasta reflectându-se în mare. Spre Florida fulgeră. Deasupra Cubei fulgeră. O zonă plină de electricitate. Totul într-o liniște absolută. O liniște de la începutul lumilor. Comandantul marșului are invitaţi la o porţie respectabilă de ananas. Suntem acolo în cabina salon, comandantul navei, al elevilor. Bill și subsemnatul. Ananasul desfăcut din coaja lui cu solzi ca de crocodil, tăiat în felii rotunde, strivit de cerul gurii. Îmi umple simţurile de toate aromele, gusturile și culorile tropicelor. Un parfum greu, orgiac, senzual ca un afrodiziac îmi pătrunde nervii, răscolindu-mă. Pișta mă răsfaţă din nou aducându-mi un vraf de pliante turistice românești de toată frumuseţea.

Aflăm că pentru a ne încadra în orarul de vară al cubanezilor trebuie să dăm ceasurile cu încă o oră înainte. Apoi stăm la pupa, ne legănam ușor pe marea arzând-a, ca și când un imens rubin aflat pe fund ar intercepta lumina selenară și

ar reda-o apelor, turnând în ea culorile lui de sânge și don Lică prinde radio Habana, care după un program de muzică languros-sincopată dă un comunicat în care se repetă mereu *„buque-escuela Mirsea”,* marina militară *romena* și *Romania* și iarăși *buque-escuela „Mirsea”.* Apoi muzică și din nou comunicatul, probabil la radio-jurnal.



CUBA BAJO LAS ESTRELLAS

Miercuri 2 iunie. Ritualul știut înaintea intrării în apele teritoriale ale ţării gazdă. Nava ferchezuită, echipajul ferchezuit, nervozitatea de rigoare și la 06.00 „mașina încet înainte”. Habana în precursul zorilor. Un golf larg tivit cu blocuri zvelte, paralelipipedice, vile vechi în stil colonial spaniol. Aici a fost de fapt nucleul colonizării spaniole, marea bază de la care au pornit conchistadorii spre ţărmurile celor două Americă.

Palmieri pe care-i ghicesc monumentali. Totul în pânza viorie a pâclei. În babord, despărţit de Habana printr-o pădure, un oraș nou cu blocurile având siluete familiare. Undeva în prova noastră, în *Bahia de la Habana* a făcut explozie crucișătorul american *„Maine”* în noaptea de 25 ianuarie 1898. Singurul supravieţuitor comandantul Sigsbee. Misterul zace undeva în tainele politicii, așa cum oasele celor 266 de oameni ai echipajului zac pe fundul apelor, dacă nu se vor fi transformat în suporţi pentru corali. Răsare soarele în spatele unui nor care devine trandafiriu. Lampadarele de pe faleză se sting.

Distingem automobilele care filează *El Maleçon,* bulevardul dig care desparte orașul de *Bahia de La Habana.* Soarele se reflectă în geamurile blocurilor, punând în fiecare fereastră câte-o enormă floare de accacias. 06.22. Bărcile 1 și 2 au fost introduse înăuntrul bordului, manevră făcută la fiecare acostare. 06.35. Stins luminile de navigaţie. 06.38. Nave militare cubaneze în drum spre port. 06.39. Intrat în apele teritoriale cubaneze. 07.00. Ridicat numirea navei. 07.01. Nave militare cubaneze se îndreaptă spre noi. 07.04. Stop mașina. 07.05.

Navele militare VS 309 și VS 311 trec pe lângă noi cu echipajul la front. Pe *Mircea* se dă la front. 07.06. Mașina încet înainte. 07.10. Cele două nave militare au ocupat poziţie în pupa tribord și babord. Pe apele uleioase ale băii lunecă că te va bărci de pescari. Văd cele două forturi care veghează intrarea în port, pentru că în acesta se intră printr-un șenal îngust, de fapt gura unui râu, șenal dominat de fortificaţii, lucru care a făcut imposibilă tentativa lui Morgan Roșcovanul de a ataca Habana, inima stăpânirii spaniole în Antile și Marea Caraibilor. Fortăreţele *Castilia*

de la Punta și *Castilia del Morro,* lucrări în piatră, severe, încenușite. Masive, cu donjoane etajate. Construite cu ştiinţa militară a secolului al XVI-lea de arhitectul militar Juan Bautista Antonelli. Înaintăm lin în *Bahia de la Habana,* escortaţi de cele două nave militare cenușii. Scunde. Orașul începe să-și destăinuie arhitectura. Vedem străzile și bulevardele care pătrund în interior, piaţetele, marile construcţii administrative, statuile. 07.25. Mașina foarte încet înainte. Pilotina iese din port. O urmărim până acostează în bordul tribord. Urcă pilotul, ofiţerul de legătură în alb și un negru în uniforma de soldat a trupelor de uscat, care este traducătorul. 07.40. Pentru salutul naţiunii cubaneze, pavilionul naţional cubanez „Sus"! Echipajul lui Mircea este la front în ambele borduri. 07.50. Se intonează imnurile de stat, subliniindu-se cu cele 21 de salve de artilerie. Prova lui *Mircea* se acoperă cu vălătucii alburii ai gogoloaielor de fum ţâșnite la gurile aruncătoarelor. Acordurile imnurilor subliniate de salve fug pe luciul apei spre orașul acum solar, spre dantela verde a palmierilor, spre zidurile forturilor. De la uscat, de pe creasta dominantă din babord, zimţată de crenelele masive ale fortăreţei. Ni se răspunde cu 21 de salve de artilerie, trase de o baterie aliniată acolo. Sunt tunuri, ori obuziere de calibru mijlociu și salvele dislocă acrul, punându-l în vibraţie. Știu că dincolo de acele ziduri din piatră, undeva prin stingă și mai în interior, dar nu prea departe de mare este casa în care a trăit Hemingway. De data asta intrăm în oraș la propriu.

După ce depășim forturile din babord ale căror tunuri de bronz sunt încă la crenele, intrăm pe șenalul mărginit în tri bord de un bulevard perpendicular pe *El Maleçon* și în babord de fortăreaţa *Castilia del Morro,* la crenelele căreia stau artileriștii. Lume pe bulevard adunată să privească intrarea lui Mircea, o superbă statuie ecvestră, desigur a unui general, palmieri, un alt grup de fortăreţe, cupola paralelipipedică cu campanilă, a catedralei, deci orașul vechi în piatră masivă, el însuși masiv, o manevră abilă în estuarul larg și la 08.22 se dă cea dintâi parâmă la mal, Mircea acostând cu babordul la cheul marinei militare, care, ca și la Veracruz se continuă cu trotuarul. Santinele. Un fel de grilaje dincolo de care sunt adunaţi privitori tăcuţi. Câteva șalupe străvechi încărcate cu pasageri care fac naveta undeva spre interiorul estuarului execută câteva rondouri și pasagerii fac gesturi timide. La cheu ofiţeri din marina cubaneză, din trupele de uscat într-o uni formă verzuie de campanie cu bocanci, îl văd pe atașatul militar, pe ambasador, operatorii civili și militari filmează manevra de acostare, se dă schela la cheu și se începe programul cu vizitele protocolare. Ambasadorul primit cu onoruri militare și marea la catarg, tinerii ofiţeri din marina cubaneză vorbesc foarte bine rusește, stăm la pupa și ne delectăm cu spectacolul străzii al cărui deliciu îl fac automobilele străvechi, de culori incerte, cu caroserie peticită, legată cu sârmă, printre care se fofilesc „Moskwici"-uri, ori camioane… "Molotov".

Este un moment de folie automobilistică când trece un camion cu transmisia pe lanţ. Știm ce se întâmplă cu acest parc auto desuet, deocamdată cubanezii au nevoie de altceva decât de turisme, iar cei care posedă exemplare străvechi, le păstrează cu fidelitate până când acestea se autodemolează. Bill mă ameninţă cu spălatul lenjeriei. Cabina noastră este la cheu, am tras perdeluţele și stăm lejeri,

așteptând poșta. Eu aștept un semnal de la Virgil. Se ciocăne. Intră atașatul militar, îmi spune că are o groază de lucruri pentru mine și dispare. Mă reechipez și-l caut la bord, descoperindu-l la salon. — Aveţi două scrisori, două cămăși și un aparat de filmat nou în trusa lui. Îmi spune. Vestea mă electrocutează. Cred că nu fac de loc mutră inteligentă. Două cămăși! Rămân perplex. Stela mi-a trimis două cămăși. O fi socotit câte zile de uscat au fost, câte cămăși am, câte zile de uscat mă mai așteaptă și i-au ieșit două cămăși în minus. În mod firesc mi le-a trimis în Cuba, împreună cu aparatul de filmat după care am plâns mereu încă din Canare. Absolut uluitor. Și Virgil, motanul de Virgil a zburat cu toată zestrea asta de la București la Habana, atașatul dispare, au început să sosească la bord oficialităţile cubaneze, șeful de stat major al marinei, comandantul acesteia membru al prezidiului permanent, primarul. Vin la cabină valvârtej. Aparatul de filmat schimbă radical situaţia.

Puteam să mă mărginesc la jurnalul meu de bord. Excelent, dar nu suficient. Așa ceva trebuie văzut. Tineretul nostru trebuie să fie alături de cei de pe *Mircea.* La ora actuală *Mircea* este simbolul care ne deschide una din marile porţi ale lumii. El trebuie văzut așa cum este, la ţărmuri îndepărtate, ori luptând cu Oceanul, sol al României și partener într-un dialog asupra măreţiei, solitudinii, poeziei, bărbăţiei și robusteţii interioare. Ce nu va putea face pelicula, va face comentariul, ce nu va putea face comentariul filmului va face cartea, film și carte, iată o modalitate complexă de a fi în miezul lucrurilor, de a nu știrbi cu nimic adevărul acestei prime traversade cu vele a Atlanticului, de către nava-școală a marinei românești. Chiar dacă filmul va începe de aici, de pe pământul descoperit de Columb și devenit centru de iradiaţie al cuceririlor și de ce nu, al culturii hispanice. Din nou mă văd pus în situaţia să recunosc Stelei, ceea ce Thor și Sir Francis recunoscuseră nu de mult soţiilor lor. Acum fierb de nerăbdare să cunosc povestea acestei trimiteri neobișnuite.

Mă invadează un optimism suculent. Scopul principal al călătoriei, cel public, pot să-i spun fără jenă social, a fost atins. Mă umflu puţin și mă tolerez cu îngăduinţă. N-am vreme! N-am vreme! Trebuie să scriu un scenariu T.V., trebuie să-l gândesc în complexitatea vieţii de bord, dar mai ales trebuie să învăţ să filmez. Asta este! Am oarecare experienţă ca autor de reportaje literare T.V. Dar de aici până la a fi operator…

Care este programul zilei? Vizitarea orașului. Deseară spectacol la „Tropicana". Trebuie să filmez într-o lună, ce n-am filmat în trei. Câte casete am? 250… O avere. Cobor la magazie să controlez dacă nu s-au umezit, dacă sunt intacte, dacă stau civilizat. Stau excelent. Mă frământ, îl pintenez în gând pe atașat, nimic și uite că plecăm în excursie. Este ora 15.00.

Mă harnașez cu aparatele foto și plin de năduf cobor schela pe cheul fierbinte. Cele trei luni de mare și-au pus amprenta, mai vizibil pe unii, mai puţin vizibil pe alţii. Unii dintre noi au devenit „probleme". Refractari la sugestie, cu reacţii imprevizibile. Gesturi necontrolate, cu obsesia lăcomiei de toate genurile, stau încă sub controlul obișnuinţei militare, dar izbucnesc în lucruri mărunte, ori când sunt la

nivelul aceluiași grad în ierarhie. Cunosc acum surplusul de gestică abruptă al cutăruia, logoreea cutăruia, stârnite din motive altă dată inexistente, trecerea unei femei, o vorbă obișnuită a cuiva, un gest firesc, o privire neatentă. Autobuze japoneze, ultraelegante au tras la cheu și ofiţerul de legătură ne poftește să ne ocupăm locurile. Deci, este ora 15.00; *Mircea* acostat la cheul marinei militare cubaneze din Habana, bulevardul sub soarele tropical, nave sovietice și panameze în acvatoriu, undeva pe fundal o rafinărie care deversează o pâclă cenușie, spânzurată jos în aerul cleios, clădirile portuare în stânga. *Correos,* poșta, în vechiul stil al clădirilor guvernamentale, un labirint de străzi perpendiculare pe bulevard. Autocarele au aer condiţionat, o suspensie sensibilă la fiecare gest al ocupantilor și geamurile parasolar. Demarăm spre *Bahici de la Habana,* paralel cu șenalul prin care am intrat în port. Avem în stânga zidurile

Habanei vechi, *Habana Vieja,* ziduri de fortăreaţă percutate ici, colo de intrările în stradele înguste, câteva bastioane, o esplanadă cu deschidere largă spre interior, un bulevard monumental vegheat de palmieri regali, statuia aceea ecvestră, o ramificaţie savantă și panglica de asfalt coboară într-un tunel care trece pe sub șenalul de intrare în port. Cuba dinaintea revoluţiei fusese o imensă staţiune de vacanţă a milionărilor americani, păzită de regimul dictatorului Fulgencio Batista y Zaldivar. În februarie acest an, deci cu trei luni în urmă, Cuba, potrivit noii sale constituţii, se declară republică socialistă. Tunelul este placat cu faianţă, pe deasupra știm că plutesc vapoarele, apoi ieșim într-o autostradă cu patru piste, care se îndreaptă spre est. Pistele sunt despărţite printr-o bandă de gazon și flori tropicale, hașurată de linia originală a unor lampadare în formă de dublu X. În stânga și dreapta șoselii livezi de mango, cocotieri nostalgici, siluetele pline de graţie și poezie ale palmierilor regali, aici numiţi *palma real.*

Văd din nou arborele acela umbrelifer încărcat cu marile lui flori roșii sângerii. Ofiţerul de legătură îmi scrie numele lui în carnet: *franboyán.* Numele vechi, amerindian, *guatapana.*

Acest *guatapana* întâlnit în toate ţările vizitate, mi se pare de o poezie unică. Risipește pe verdele violent al vegetaţiei tropicale mari și incendiare pete de roșu. Ne desprindem de șosea pe o buclă laterală și intuiesc că abordăm orășelul de lângă Habana, văzut din larg. Nu mă înșel. Este un fel de oraș satelit, nou. Blocuri în culori pastelate, hoteluri rectangulare, privind Golful, palmieri, de fapt străzile sunt niște alei îmbrăcate în flori și umbrite de palmieri. La marginea orașului satelit, un cartier de minicase în culori vii, invadate de verdeaţă, toate având copertine pe piloni și ici, colo, sub aceste copertine, străvechile automobile cubaneze. Blocurile sunt ridicate pe piloni. Buldozere, străzi abia trasate, zona hotelieră chiar pe litoral. Facem o haltă într-o grădiniţă de copii, sau o creșă, unde un tânăr ne explică în faţa unei machete, planul urbanistic al localităţii Alamar. Dincolo de verandă se vede masivă, răsărind dintre *palma real* uriași, cu pereţii portocalii oxidaţi de aerul salin, reședinţa lui Hemingway. Întreb dacă n-o putem vizita. Nu! Se află în reparaţie. După pozele de rigoare. Rulăm spre Santa Maria del Mar, localitate turistică așezată în același peisaj luxuriant. Staţiune cu vile îngropate în vegetaţie.

O lizieră de pini umbroși o desparte de plajă.

Haltă la Casa ofiţerilor dincolo de care începe plaja. Undeva la est se formează nori giganţi de culoarea catranului. Suntem invitaţi într-o sală de mese, vastă, unde ni se servesc gustări și bere. Bere rece, ușor acidă, excelentă. Afară s-a dezlănţuit o ploaie tropicală diluviană. Aerul fierbinte care ne-a ars plămânii se răcorește. Din asfaltul încins ies aburi jilavi.

Ploaia trece așa cum a venit. Toată vegetaţia exultă într-o demenţă orgiacă de parfumuri insolite. Verdele devine strălucitor și violent. Suntem în plină tiranie a clorofilei. Mă plimb cu tânărul operator și mașinăria noastră de stricat film. În arbori zburdă niște păsări liliput, poate colibri. Un tânăr negru, spune că este elev la un liceu de muzică, numește acea pasăre volubilă, nu mai mare decât unghia: *sinsonte.* În afară de domnișoara *sinsonte,* se află pe toate pajiștile acelea de rai, un fel de coţofene negre în întregime, obraznice și cârâitoare, curajoase și lacome. *Negrito.* Deci ne plimbăm pe frumoasele alei umbrite de mango, *franbovăn* și *palma real* în Santa Maria del Mar. Cerul a redevenit senin. Ne ambarcăm în auto carele luxoase și ne întoarcem la navă trecând prin tunelul de sub șenal. *Mircea* domină orizontul încenușit. Prova elansată, galionul, bompresul alcătuiesc un desen de o neasemuită poezie. Sunt la cabină să mă îmbrac în ţinuta bleumarin, cine n-a văzut *„Tropicana”* n-a văzut Cuba spun însoţitorii noștri,
când apare colonelul Albu, însoţit de un marinar care-mi aduce un geamantan-servietă plat, conţinând cămășile, aparatul de filmat, o foarte demnă scrisoare de la Virgil și una nebănuit de profundă de la Stela. Voi afla că la demersurile soţiei mele, Dinu Săraru i-a sensibilizat pe cei de la Televiziune, care au răscolit magaziile găsind un admirabil Payard-Bollex tip reporter, cu arc, care cu o foarte neînsemnată reparaţie a fost înmânat colonelului Virgil Antohi spre a-și lua zborul spre Cuba. Mă deconectez brusc de la starea de tensiune.

Virgil îmi scrie că mă voi întoarce de la New-York, dar până atunci (tonul scrisorii devine solemn), să-mi fac datoria faţă de *Mircea.* Și să realizez tot ce mi-am propus. Virgil a rămas și în prietenie un brav colonel aviator, căruia nu-i place să încurce domeniul privat al acesteia, cu treburile oficiale. — Am înţeles și de trei ori ura, chiar strig de trei ori ura, apoi plecăm la *„Tropicana”.* Se pare că orașul este iluminat de o uzină funcţionând cu motoare care consumă un vapor de petrol în 24 de ore, de aceea capitala este luminată parcimonios. O străbatem pe un semiîntuneric dens, care pune între noi și oraș o cortină plină de mister. Un bulevard larg, mărginit de *palma real,* un cartier de vile cu contururi estompate, Habana avea în 1967 un milion de locuitori, în 1970 împreună cu aria metropolitană peste două milioane și vechimea ei coboară la primii ani ai colonizării spaniole. În 1514 Diego de Velásquez întemeiază San Cristobal de la Habana. În 1519 locuitorii acestei așezări sunt strămutaţi pe noua vatră a orașului care se va numi Habana, devenind capitala insulei în 1552. În 1899 are 234.000 locuitori. Mai ales reședinţă de plantatori bogaţi. Fabricanţi de rom și producători de ţigări de foi, havanele, deliciul fumătorilor britanici din înalta societate. Spaniolii au exterminat populaţia amerindiană și în locul ei au adus sclavi negri. Cuba a rămas una din ţările din zonă

cu un procent majoritar de albi: 73%., negri reprezentând 12%, și metișii 14%. Pe străzi lume puţină.

Coborâm o pantă spre o grădină luxuriantă înconjurată cu gard înalt din fier forjat. Un portar negru, în costum fastuos, coborât parcă dintr-un film de epocă. Intrăm sub arbori giganţi, ţesuţi într-un păienjeniș de liane, în frunzișul cărora sunt disimulate lampioane colorate cu o știinţă savantă a sugestiei, transformând întunericul coroanelor într-o lume de basm, astfel încât petele de lumină devin culori și culorile fruct al arborilor, ori rămânând doar lumină se prelinge pe crăcile viguroase, sau se filtrează ca un abur căzând pe frunzele cerate. Întuneric greu de arbori care acoperă cerul per cutat de culori incredibile, roșu, albastru dens, verde opalin, fântâni arteziene paradisiace cu jeturile străvezii prin care se conturează în alb sidefiu nuduri graţioase, statui de o carnalitate voluptuoasă și plină de feminitate gen Antonio Canova, alei desenând arabescuri feline în acest întuneric fosforescent și complice, intoxicat de arome afrodiziace. În pavilionul cu acoperiș de sticlă, chelneri stilaţi și oglinzi, atmosferă de lux prerevoluţionar. Se zice că preţurile pentru străini sunt exorbitante. Mese rotunde, garnisite cu abundenţă de tacâmuri și farfurii. Suntem patru de la *Mircea* și doi ofiţeri din marina cubaneză. Îmi place din ce în ce mai mult ofiţerul cu intendenţa, Vali Bundă, sobru, reţinut, cu un har deosebit al amănuntului sugestiv și concludent. Este comandantul elevilor rangul 2 Pană, de culoarea negrilor cubanezi și rangul 1 Diaconescu. Conversăm. Unul dintre ofiţerii cubanezi, Rigoberto Martinez, așezat lângă mine, pasionat de lectură, mă deslușește cu cele ale locului. Ne înţelegem pe sărite, dar ne înţelegem omagiind limba latină în care găsim ascendenţa comună a atâtor cuvinte aproape identice în spaniolă și limba română. În general ei își fac studiile militare în Uniunea Sovietică. Unii știu rusește binișor. Mă las furat de manevra savantă a chelnerului stilat. Îmbrăcat în diner, mut ca moartea, care văzând că tinerii ofiţeri cubanezi nu prea ţin cont de utilizarea seturilor de tacâmuri conform codului protocolar, îi manevrează discret, aducând din nou tacâmurile indicate. După cină, trecem în grădină. În decorul luxuriant de arbori iluminaţi și cortine din liane s-a creat o breșă, o poiană care slujește de scenă, de la care pornesc spre coroanele monumentale punţi suspendate, după o fantezie dictată de necesităţile spectacolului, astfel încât decorul natural din arbori tropicali se implică în spectacol, după cum se implică un perete lateral for mat din oglinzi de cristal, în care se reflectă scena, grădina, arborii. Asistăm la un program fastuos de cabaret și folcloric, susţinut de mijloace tehnico-prodigioase. Orgă de lumini, flash-uri colorate violent, tuburi de neon electrocutate de culori palide, apoi programul într-o costumaţie fastuoasă purtată de femei magnifice, în general mulatre statuare cu ritmul existând în ele ca o natură primordială, dansul transformând culoarea în ritm, muzica nefiind altceva decât ritm, ritmuri sincopate, sufocante, înnebunitoare. Partitura se joacă pe scenă, subliniată de leit-motive prin grupurile de dansatoare care alcătuiesc ecoul acesteia, ori o replică a naraţiunii, acolo pe punţile suspendate între crengile arborilor, pe traversadele de la înălţimea coroanelor. În stânga scena are un fundal dens din arbori uriași, care integrează un decor natural. Se dansează pe cursive

etajate de la rădăcina arborilor până spre vârfurile lor, decor în care ard halucinant făclii cu jet de gaze naturale, ori se declanșează o imensă orgă cu fuioare de fum albastru, transformând totul într-o feerie tropicală. Costumele sunt cele de cabaret, cu coame din pene de struţ, mătăsuri despicate până la șold, apoi costume folclorice, sunt dansuri care povestesc lupta de eliberare de sub biciul colonial, dar mai ales sunt dansurile negrilor, cu tam-tam-urile ascunse în vegetaţie, cu ritmurile lor demente, sunt insinuante dansuri sexy, totul cu naturaleţea necontrafăcută a unui fel de a fi și a înţelege viaţa. Bem bere, *Cuba libre,* vocile cântăreţelor mulatre vibrează profund sub bolta vegetală, sunt fremătătoare și nostalgice și Rigoberto Martinez mă întreabă cum îmi voi intitula capitolul despre Cuba: – Nu știu încă, îi răspund.

Cade într-o meditaţie melancolică. De ce nu-i dau titlul:

— *Cuba bajo las estrellas?* Cuba sub stele. Sub steaua prieteniei. A revoluţiei. A internaţionalismului.

— A dragostei, spun.

— Da, a dragostei, spune.

Refac din memorie scrisoarea soţiei mele, adusă de Virgil.

Densă, lămuritoare, plină de acea demnitate care ne conferă rezistenţa la eroziunea timpului. Programul de la „Tropicana” se termină după miezul nopţii. Grădina plutește în ireal. Ne întoarcem la navă către orele 02.00. Bobi Geanoglu se prezintă la cabină. Să-i dau aparatul de filmat, vrea să-l studieze, are o carte a operatorului amator, în care, se pare, este făcută și descrierea acestui Payard-Bollex. Dau aparatul și sunt convins că voi avea un operator.

Joi 3 iunie. A fost o noapte de coșmar în care căldura din cabină ne-a adus la disperare. Îmi scriu ilustratele cumpărate aseară la „Tropicana” și mă reped la poștă cu Folai.

Bobi a descifrat aparatul, l-a încărcat, i-a ameliorat tija care acţionează declanșatorul. Căldură de iad. Facem o recunoaștere a orașului vechi. *Piaza de la Catedral* pardosită cu piatră de râu, catedrala masivă cu frontonul pe două rânduri de stâlpi suprapuși, stâlpi săpaţi în piatră, uși masive din cedru și având clopotniţa lipită într-un flanc, cu două rânduri de clopote fixate pe osii din lemn, palatul guvernamental cu pilaștri și *patio,* citadela apărându-le dinspre mare, apoi un labirint de străzi înguste, clădiri masive cu tencuielile coșcovite, squaruri mici cu palmieri, galopăm, suntem presaţi de timp, vom participa la un dejun oficial, fire electrice atârnând pe ziduri, ţevi de apă ieșind din caldarâm și încălecând pragurile, ca și când revoluţia ar fi sortit uitării *Habana vieja.* Ne întoarcem și ne echipăm pentru dejun. Din nou autobuzul cu aer condiţionat, filăm *El Maleçon,* bulevardul-dig cu *Bahia de la Habana* în dreapta, orașul în stânga, statui ecvestre înconjurate de tunuri de epocă, bulevardul „G” cel cu palmieri regali, multe școli și multe grădiniţe pline de copii. Este un restaurant al ar matei, sala de la etaj are aer condiţionat, dejunul este abundent, cu icre negre, *Cuba libre* și preparate necunoscute, cu toasturi simţite ca între latini care-și caută certitudinile în cuvinte.

Ne întoarcem la navă cu „Volgile”. Seara cei mai buni artiști de la „Tropicana” dau un spectacol pentru întregul echipaj în sala unui club așezat vis-à-vis de locul nostru de ancorare. Prezentarea programului o face Pablo Gutierres, negrul atașat pe lângă noi ca traducător. Pablo a studiat la Ploiești – petrol și gaze –, știe încă foarte bine românește, poartă uniforma aceea verzuie de doc cu bocanci negri și după spectacol ne invită sus, probabil o cantină a marinei, unde bem bere rece în pahare de tablă, una din cântăreţe își continuă programul, apar bucătarii și maiorul Daniel Tomayo din aparatul politic al marinei, un metis scund, voinic, cu mișcări rapide, ne ţine o alocuţiune caldă la care răspunde secretarul nostru de partid. Un fost sergent ne este prezentat în calitatea lui de compozitor popular. Cantina are ciment pe jos, scaunele sunt urcate pe mesele acoperite cu mușama, atmosfera este soldăţească, intimă și neprotocolară. Îl rog pe comandantul marșului să-i aprobe locotenentului major Geanoglu o nouă vizită la „Tropicana” (ofiţerii de gardă care n-au fost aseară sunt invitaţii marinarilor cubazeni) pentru a încerca să filmeze programul. Comandantul aprobă și Bobi pleacă cu aparatul de filmat. Cea dintâi încercare. Noaptea, fără reflectoare, fără să fi tras și developat o casetă de probă. Dacă nu iese nimic, nu iese, dar dacă totuși?! Caniculă. Stau treaz pî.nă după miezul nopţii când se întoarce Bobi. A tras două casete. Scriu conștiincios pe cutia de carton data, locul, conţinutul și încerc să dorm fără niciun rezultat evident.

Vineri 4 iunie. Programul de astăzi include o excursie eu două autobuze și un tur al orașului cu un microbuz, acesta fără aer condiţionat, dar mobil și mai la obiect. Îl instalez pe Bobi cu aparatul de filmat în faţă și demarăm în turul orașului cu un echipaj redus, avându-i amfitrioni pe *companero mayor capitan de corbeta* Arnaldo Mogena, un metis scund și voinic, și pe Pablo. Ne afundăm în *Habana vieja.*

Descoperim *Bodeguita del Medio* celebra bodegă vizitată odinioară de multe din celebrităţile contemporane ale filmului și artelor, care și-au lăsat autografele pe zidurile ei. În microbuz este ucigător de cald, lovim trotuarele cu pneurile pe stradelele înguste cu sens unic, revenim la bulevardul-cheu, cultul lui José Marti este manifest, locul unde-a fost închis, monumentul celor opt studenţi la medicină împușcaţi pentru idei revoluţionare, *La Punta, El Morro,* monumentul marinarilor americani uciși în explozia crucișătorului *„Meine”,* alergăm pe *El Maleçon* și Bobi filmează cu o detașare de invidiat. Încep să văd orașul prin aparatul de filmat, ceea ce nu este prea rău, dar nici grozav de bine, pelicula rămâne doar o impresie a retinei dacă nu înţeleg ceea ce este dincolo de această impresie. Bulevardul „G” cu palmierii care se termină cu un complex arhitectonic monumental, trepte de marmură mărginite de basoreliefuri sculptate tot în marmură, două galerii se. Micurbe pe pilaștri, având la mijloc statuia dedicată*… “Al major general José Miguel Gomez”. Companero capitan de corbeta* Arnaldo Mogena – își termină ultimul an de studii la Academia militară – îmi spune cum se numesc arborii gigant care străjuie monumentul și bulevardul: *algarrobo.* Trecem pe lângă Universitate, intrare majestuoasă pe o scară monumentală din granit, clădiri în formele clasice ale antichităţii cărora li s-a imprimat o senzorialitate disimulată. Inchiziţia ori numai

urmele ei în conștiinţă – puritanismul catolicismului au dus la adoptarea acestor construcţii masive, sprijinite pe colonade, sugerând omniprezenţa puterii și nu știu dacă colo nadele sunt născute numai din raţiuni constructive, să sprijine antablamentul și aticul, ori au și funcţia de a crea sentimentul copleșitor al forţei și măreţiei forţei care stăpânește. Toate acestea ridicate la dimensiuni impresionante le voi vedea la Capitoliu, clădirea cheie a capitalelor din America Latină. Coborâm în Piaţa Revoluţiei, cu un obelisc în marmoră albă dominând orașul nou, pentru că, de aici încolo începe Habana socialistă. Obeliscul este flancat de statuia lui José Marti, panglicile de asfalt îl înconjoară fluid, vedem clădirile rectangulare ale câtorva ministere, clădirea Comitetului Cen tral, a Bibliotecii Naţionale, apoi cartierele de blocuri noi. Orașul sportiv, palatul sporturilor. Ieșim din oraș pe teritoriul regiunii Boyeros. Vegetaţia Cubei este fascinantă, ca și peisajul mereu imprevizibil, tăiat de văi profunde, stăpânit de denivelări abrupte, dominat de siluetele pline de poezie ale palmierilor, aici de înălţimi neobișnuite. Ne îndreptăm spre parcul Lenin. Este un complex de lacuri așezate în văi largi, cu un amfiteatru în aer liber săpat în malul râpos, cu bănci din piatră, perechi, perechi, un fel de teatru al îndrăgostiţilor așezat sub cerul liber, scena fiind plutitoare, încastrată pe pontoane, totul sub dantelăria palmierilor și a arborilor umbreliferi *franboyán* încărcaţi de flori roșii, pe fondul verde cerat al restului vegetaţiei. Am strania senzaţie că aparţin sevelor vegetale, clorofilei active, că particip la procesul de fotosinteză, întru atât de puternică este domnia regnului vegetal.

Bobi filmează. Bore seamănă foarte bine cu *companero* Arnaldo Mogena, este cald până la lichefiere și ne îndreptăm pe o autostradă care înconjoară Habana spre Santa Maria del Mar, unde vom dejuna. Peisaj tropical de vis. Terenuri cultivate, livezi de mango, se lucrează la șosele laterale și dintr-o autobasculantă încărcată cu cărămizi cade o cărămidă care izbește caroseria cu zgomot de proiectil. Șoferul, caporalul, prescurtat *cabo* Alfonso Bioti execută un fel de mers pe două roţi, noroc că șoseaua este aproape pustie, Bobi filmează din mers acest peisaj încântător și dintr-odată, acolo unde nu mă așteptam, văd marea. Suntem totuși pe o insulă, senzaţia este stranie, îmi reamintesc de Gran Canaria, apoi intrăm în împărăţia vegetală de la Santei Maria del Mar. Un tur de orizont pe plajă. Sub pini familia unui medic, el bătrân și logvace, ea o fostă frumuseţe brună dezmierdând un pudel, ne spun că vor călători în Uniunea Sovietică și că se vor opri în Romă nia, Bobi filmează tinerii care fac plajă sau joacă pelota, apoi dejunăm la *Hotel Atlantica,* aer condiţionat, aceiași chelneri stilaţi, suntem singuri în tot localul, atmosfera se destinde, căpitanul de corvetă se dovedește un conviv cu simţul umorului.

Bobi un nesecat izvor de anecdote decoltate, bem tot felul de preparate care au la bază Cuba *libre* și când ieșim din aerul glacial în căldura toridă plămânii ne iau foc, o peliculă fierbinte de aer ne obturează porii, entuziasmul de la +18°C, este cu totul altul decât cel de la +40°C, așa că făcând media aritmetică, per total este bine. Seara *Mircea* este pregătit pentru cocktail-ul de rigoare. Iluminaţie, tendele întinse, oaspeţii din marină în bluze albe, cei din armata de uscat în uniforme de campanie

cu bocanci și când abia se destinde atmosfera, o ploaie diluviu inundă punţile și ne gonește în interiorul navei.

Careul, salonul, cabinele sunt pline. Căldură sufocantă. Până la urmă ploaia tropicală se duce vâjâind. Ieșim pe dunetă. Aerul s-a răcorit. Fabian, corespondentul Agerpres pe care l-am s-o licitat să-mi prilejuiască o întâlnire cu Nicolas Guillen, este un tălmaci amabil, Pablo mi-a tradus dedicaţia pentru Arnaldo Mogena și prietenul meu, locotenentul Rigoberto Martinez, îmi cere o carte pentru copii. Atmosferă destinsă, neprotocolară, ca între *companero.* Insignele cu *Mircea* constituie peste tot un dar care face vogă. Rigoberto Martinez vrea să corespondăm. Facem schimb de adrese. Este un băiat tăcut, introspectiv, cu privire de om bun și mirat. Deocamdată înregistrez pelicula trasă și fac exerciţii de filmare. Cronica marșului începe să dobândească valori noi, care într-un fel mă îndepărtează de la fidelitatea cu care am consemnat-o în jurnalele mele de bord.

Sâmbătă 5 iunie. Constat că n-am avut răgazul să străbat Habana cu piciorul. La 08.30 se prezintă același microbuz cu care, în civil, vom face o excursie la Varadero, fosta plajă a milionarilor americani din estul insulei. Echipajul va avea o zi de plajă și sporturi nautice la o altă staţiune de pe litoralul Golfului. Cerul acoperit. Pâclă de evaporaţie care trage un văl cenușiu între insulă și soare, un fel de plapumă sub care viaţa înseamnă în primul rând evaporaţie și deshidratare.

Cri Diaconescu, comandantul navei, *companero* protocol Pișta, nea Fănică, Vali, Folai, subsemnatul și amfitrion, locotenentul Rigobeido Martinez. Zeii militari și Marte însuși vor trece peste licenţa cronicarului civil care-și permite această derogare de la pomenirea titlurilor și rangurilor, de altfel bravii mei căpitani de toate rangurile sunt în civil, mai puţin fioroși ca de obicei și dacă este vorba de culoare s-ar părea că subsemnatul joacă rolul de gazdă. Comandantul marșului ne precede într-o „Volgă” împreună cu Tamayo și atașatul militar. Trecem prin tunelul de sub șenal, drumul până la Santa Maria del Mar îl știm și abia acolo îmi dau seama că din obișnuinţă m-am încărcat cu amândouă aparatele de fotografiat, în loc să fi luat aparatul de filmat. Sunt pe calc să-mi stric ziua, autocomplimentându-mă nu prea elogios. *Companero* Fabian mi-a promis pentru astăzi întâlnirea cu Guillen și amicii noștri cubanezi mi-au spus să plec fără nicio grijă, la ora fixată vor trimite o mașină să mă aducă la Habana. Depășim zona staţiunilor din împrejurimile metropolei. Șoseaua urmează litoralul. O zonă incertă cu sonde, apele Golfului verzui, apoi între mare și pieptul unui podiș o zonă de pășuni parcelate prin garduri de sârmă ghimpată unde pasc vaci de rasă, alternând cu o specie ciudată de culturi, plante gălbui din fibrele cărora se obţine faimoasa sfoară de Manilla. Deasupra Floridei, furtună. Văd de aici norii uriași, de o culoare cu totul neprimitoare și amân pe altă dată meditaţia asupra „Triunghiului”.

Deocamdată suntem în Cuba, pe teren ferm, fulgerele și cerul negru sunt cel puţin la două sute de mile în babord și noi trecem pe la Playa Royal, o staţiune îngropată în vegetaţie luxuriantă și la Santa Cruz del Norte vedem din goană fa brica în care se distilează celebra „Habana Club”. De aici începe o zonă lagunară,

cu braţe de apă intrate sinuos în uscat, acoperite de subarboret, mi se pare că văd mișunând caimanii, un haos vegetal de un verde violent pe care caretele albe pun pete insolite de alb imaculat. Urcăm. Ondulaţii prelungi. În stânga, marea. În dreapta, văi prelungi, domoale, un fel de peisaj etajat în terase largi și în fund, munţii. Un tablou ciudat cu fundalul așa cum apărea el în tablourile Renașterii la Giovanni Bellini, ori la Piero della Francesca. O eșalonare a planurilor într-o perspectivă infinită, cu un laitmotiv pentru fiecare plan: palmierii. Mereu palmieri, cei mai frumoși pe care i-am văzut, în boschete ori izolaţi, plini de graţie, zeităţi tropicale încifrate într-un hieratism care ascunde legende necunoscute. Sate în care casele liliput din lemn sunt acoperite cu stuf, mai mult așezări edenice vegheate de arborii înfloriţi *franboyán,* văi verzi, ochiuri de apă în luciul cărora se oglindesc palmierii, iarbă, vite care pasc, bărbaţi călări. Poteci coborând, aer transparent, munţii într-o ușoară boare albastră. Până la Mantanzas peisajul rămânc edenic. Mantanzas este așezat pe coasta unui golf adânc. În radă nave, la o școală puzderie de copii cu cravate, pregătiţi pentru o ceremonie. Haltă. Atașatul militar ne oferă suc de mango. Astăzi este zi liberă. Pe străzi trec brave mașini legate cu sirenă.

Orașul are tencuieli roase de vechime și aer salin, este o căldură de talpa iadului, trecem pe lângă Școala militară *Carlos Cienfuengos,* cvartal de blocuri într-un teren arid, vedem o epavă ruginită aruncată pe mal, un cargo de 1500 tone, o lizieră de pini, străbatem o zonă lagunară și ajungem la Varadero. Explozie de flori, aici familia milionară Dupont stăpânea 150 hectare de plajă, hoteluri de lux și grădini luxuriante, arbuști ornamentali purtând mari flori necunoscute, vile îngropate sub mango și palmieri, ori sub *franboyán* transformaţi în torţe, gazon tuns, oleandri și superbi, cu imense coroane plângătoare, arborii *amapola,* cu frunze ca săbiile, cărnoase, cu interstiţii gălbui și trunchiul gros din care pornesc sute de rădăcini de deasupra pământului, formând acolo ascunzișuri pentru șerpi sau jivine. Este o peninsulă pe care o străbatem urmând o panglică de asfalt ondulând Lin pe spinarea unei coline. Cactuși enormi, arborescenţi, plantaţi într-o dezordine savantă, mereu arborii *franboyán* arzând în carnea roșie a florilor, suntem pe fosta proprietate a lui Du pont. Vedem vila-castel, debarcaderul, dincolo de el Golful și un șir de insule coraligene, apoi ne întoarcem la *Playa Azul* unde coborâm sub coroana fascinantă a unui arbore *amapola.*

O vilă-hotel, camere cu aer condiţionat, băile alături. Pe verandă se servește o gustare: salam picant, șuncă, bem *daiquiri,* recte rom cu suc de lămâie, spumă de gheaţă și zahăr, bem *mojito,* rom. Lămâie. Gheaţă și *hierba buena* ceea ce mie îmi pare izmă, facem fotografiile de rigoare în acest peisaj de luxurie vegetală și opulenţă, ne îmbrăcăm slipurile și purcedem la plajă. Tamayo scund, voinic, păstrându-și în ciuda burţii agilitatea de luptător antrenat, la judo și karate, îmi face o figură rapidă, aproape fulgerătoare, pe care o parez cu o fracţiune de secundă prea târziu. Râde. Luptă de la 12 ani. Nu cu discursuri. Cu arma. Are trupul ciuruit. La unul din braţe osul este înlocuit cu plastic. Glonţul a intrat pe aici. Abdomenul străpuns. Glonţul a intrat pe aici. La cap are o placă.

Osul craniului i-a fost spart de o schijă. Trăiește euforic. Pe semnătura lui sunt aduse la plajă navete cu sticle de bere la gheaţă, băuturi fine, tot ceea ce ne dorește inima. *Playa Azul.* o lizieră de palmieri. Plaja. Un vis. Nisip de o fineţe miraculoasă, un fel de praf argintiu din miliarde de cochilii fărâmiţate. Pisate în mojarul furtunilor, soarelui și valurilor, amestecat cu praf coraligen. La ţărm apa este de o transparenţă niciodată întâlnită. Poate Adriatica la Rijeka, dar acolo apa are tente de violaceu spre indigo. Aici conţine în ea soarele. Îl conţine la propriu, până la fundul care acţionează ca o oglindă de coral alb. Fiecare metru de adâncime are o anume lumi nozitate. Curenţii și mișcările moleculelor de apă refractă lu mina pe miile lor de oglinzi, tainicele sclipiri ale fundului în tră în interferenţă cu razele care percutează straturile de apă salină, plină de reverberaţii scânteietoare, înotăm și în jurul nostru se desfășoară o magie a luminii și apelor care ne cu fundă într-un spaţiu ireal, tivit cu palmieri și *amapola,* un spaţiu al unei fericiri totale, fără gânduri și angoase, aerul este luminos și transparent acum, plin de zgomotul valurilor, o aromă vanilală, ori iodată ne îmbibă nările, no scufundăm cu ochii deschiși fascinaţi de lumea lichidă în care corpurile noastre limitate la mișcările economice de pe navă se destind, spaţiul tridimensional în care zburdăm ne dă senzaţia libertăţii absolute, ţâșnim la suprafaţă, călărim valurile, plonjăm într-o lume de vacanţă, fără griji. Ospătarii vin la plajă cu gustări și sticle de bere răcite în frigidere care-și cunosc me seria. Tamayo este un vrăjitor al ospitalităţii. Migrăm pe plajă, lume puţină, poposim la un hotel cu piscină unde Ta mayo stăpânește chelneri și responsabili, apoi ne întoarcem, ne facem dușul și trecem într-o sufragerie cu pereţi de sticlă, prin care vedem pereţii ceilalţi, vegetali, de un verde opac și impenetrabil. Aici Tamayo dirijează dejunul. Simt din nou setea lui devorantă de viaţă. A luptat în munţi, în mlaștini, rupt, rănit, fugărit, împușcat, flămând, anii aceia l-au însemnat pe veci. Îmi spune că este din provincia Oriente și că de fapt Oriente este inima fierbinte a Cubei. Aici sunt munţi sălbatici și câmpii mănoase, aici sunt cutremure de pământ și tot aici se nasc oameni ca José Marti și Fidel. Îmi spune că în Oriente pământul este fierbinte din pricina căldurii inimilor acestor bărbaţi, care întotdeauna vor merge cu revoluţia. Da! Oriente este inima fierbinte a Cubei!

Maiorul Daniel Tamayo nu are vreme pentru pauze de sens. Ne-a comandat o supă de pasăre cu lămiie, dar pentru deschiderea apetitului mâncăm fructe: mango și papaya, apoi salată de fructe, supe, friptură și o excelentă cafea cubaneză.

Împărţim personalului insignele noastre cu *Mircea* și demarăm într-o căldură înfiorătoare. Fierbem la propriu și evaporăm intens bere și *daiquiri.* Motorul microbuzului se solidarizează cu noi, deci fierbe și el. Îl potolim cu apă de la una din sonde. Străbatem edenul cu palmieri și călăreţi cu sombrerouori din paie, ieșim din tunel și întâlnim silueta lui *Mircea* dominând portul. Ofiţerul de gardă mă anunţă că am fost căutat cu mașina de corespondentul Agerpres, pentru întâlnirea cu Nicolas Guillen, președintele Uniunii Scriitorilor cubanezi. Mă dau de ceasul morţii, dar acum este prea târziu. Mă schimb în viteză. Plecăm la muzeul istoric din Guanabacoa, invitaţii primarului. Disting greu traseul, intrăm într-un oraș de epocă, ajuns de fapt un cartier al metropolei, ziduri masive ca un fort, ori ca o curtină de

cetate, foarte mulţi negri, străzi înguste, abrupte. O casă spaniolă de epocă, veche de două secole, casa unui plantator bogat, stăpân de sclavi. Personalul muzeului ne întâmpină în ceea ce altă dată a fost intrarea, un tunel cu arcade care făcea legătura între stradă și *patio.* Cea dintâi surpriză. Casa nu are tavane. La clima Cubei nu este nevoie de tavane. Odăile au înălţimi ameţitoare.

Se văd grinzile și astereala acoperișului, totul vopsit în cu lori dense. Senzaţia este stranie, îţi lipsește ceva, spaţiul de deasupra capului nu-ţi dă sentimentul finitului, al adăpostului, în schimb încăperile obișnuite au proporţii de palat, impresionante. Pardoseli din lespezi de faianţă cu modele spaniole, totul pe fond verde și cărămiziu, mobilă stil colonial, jilţuri sculptate cu fundurile și spetezele din pai împletit, bibelouri, gale-uri, evantaie scânteietoare cu aurărie și sidef, ori numai din dantelă neagră, portrete din secolul trecut, ori mai vechi, printre care și unul din cele opt reprezentând-o pe Isabela II-a, trimise de Curtea spaniolă pentru Indiile de Vest, apoi săli în care sunt expuse picturile unei pictoriţe locale, relicvele unor intelectuali, bustul apărătorului orașului împotriva în vaziei englezilor. Pepe Antonio (1704 – 1762). Trecem prin încăperi mobilate în stilul micii burghezii cubaneze din secolul trecut, casa are un *patio* de toată frumuseţea cu palmieri pe care se caţără liane, lungi parâme vegetale pline de flori roșii, de un roșu intens. Ajungem în aripa rezervată revoluţionarilor.

Câteva încăperi sunt dedicate lui José Marti, numit aici., apostolul Cubei și divinizat ca atare. Notez un citat din cel din ţii discurs al lui José Marti rostit la liceul artistic și literar din Guanabacoa, la moartea poetului Alfredo Torroella, 22 ia nuarie 1879.

„El pudor del dolor es el silencio”.

Fără comentarii. Apoi vitrine cu fotografiile unor martiri ai revoluţiei, Pablo le zice martiri și acest termen este uzual, atentatori morţi pentru că le-a explodat încărcătura înainte de vreme; ori *guerillos* uciși în luptă, arme, bocanci, obiecte personale banale, aici cu semnificaţia definitivului. Casa este așezată pe o colină, *patio* și dependinţele sunt etajate, casa fiind punctul cel mai ridicat al acestei cetăţui. Coborâm trepte abrupte spre fostele locuinţe ale sclavilor. Trecem pe sub palmierii încremeniţi în aerul vâscos al nopţii tropicale, pe sub bolţile de liane cu flori parfumate, deasupra, în cerul de catifea stă luna de aur vechi, aerul este dens, încărcat de electricitate și senzualitate. Dintr-odată cădem în plină magie neagră. Alerg disperat la lecturile mele mai vechi, sau mai noi, dar totul rămâne în afara a ceea ce se întâmplă aici.

Fostele odăi ale sclavilor au fost transformate în altare. At mosferă magică. Gestul devine ritual, măștile coboară din mitologia negrilor smulși din Africa și aduși pe insula unde domnea catolicismul și inchiziţia. Religia *Mayombe,* religia *Yoruba,* societatea secretă *Abakua* și-au îmbrăcat zeităţile în hainele sfinţilor catolici, adaptându-și cultul normelor de cult validate de inchiziţie. Hibridul atinge limitele fantasticului și ale iraţionalului. În cea dintâi odaie găsim prosternate trei negrese și în aceeași poziţie doi negri, dintre care unul iniţiat, conducătorul ritualului. Lumina

este incertă. Un fel de obscuritate mistică dă incertitudine volumelor și conturelor. Obiectul adoraţiei celor cinci este manechinul unui vrăjitor care se numește *Babalu.* Ofrandele care i se aduc sunt constituite din fructe. Se întâmplă o imploraţie făcută sălbatic de cel iniţiat, repetate în cor de ceilalţi. De fapt evadez din decorul odăii mirosind a ziduri vechi, roase de pelagra igrasiei și văd totul într-o colibă construită în pădurea tropicală. Tonul imploraţiei când ascuţit, când murmurat, ritmul, repetarea unor cuvinte până la obsesie, te coboară la spaime vechi, fără nume exacte. Înţeleg că este vorba de preambulul unei iniţieri.

Rupţi din pământul natal sclavii se închideau într-o lume magică, ale cărei sensuri erau legate de supravieţuirea spiritualităţii lor originale. În odaia a doua plutind în aceeași lumină spectrală, cel care va fi iniţiat este ras în cap și i se desenează pe creștet câteva cercuri concentrice purtând culorile zeităţilor africane. Alb. Culoarea lui Obatala zeul purităţii și cel mai puternic din ierarhie, după o tendinţă universală a omului care aspiră preponderent spre transcendental. Cel de iniţiat poartă o rochie albă, tot în culoarea lui *Obatala,* cum alb este veșmântul sacerdotal al preoţilor catolici, ori rochia de mi reasă exprimând virtuţile imaculării. Rasul pe cap, pentru a pune în contact centrii vitali ai spiritualităţii individuale cu spiritul universal se practică pe aproape întreg pământul. Cer cul roșu aparţine lui *Chango,* zeul focului, cel care apără spiritul de zeităţile malefice și spaimele nopţilor bântuite de fia rele atotputernice ale junglei și pădurilor africane. Albastru culoarea lui *lemaya* zeiţa mărilor, probabil adorată în timpul traversadei, când înlănţuiţi în calele corăbiilor, sufocându-se de căldură o implorau să nu tulbure Oceanul. Galbenul este culoarea lui *Ochun,* femeia din viaţa fiecăruia și zeitatea apelor de băut. Femeia și apa care fecundează pământul. Apoi există într-un sac de iută, legat cu străşnicie, *Babalu aya,* zeul bolilor. Imploraţiile sunt însoţite de bătăi sacadate și ritmice în tam-tam-uri. Am auzit tam-tam-uri la „Tropicana”. Susţineau ritmul, ori mai exact imprimau ritm dansurilor, erau pline de viaţă, izbucnire păţimașă, ameţitoare de pasiune carnală, un fel de afrodiziac sonor, un preambul al actului sexual. Aici lam-tam-urile se adresează zeităţilor, le cheamă pe cele bonifiice, ţesând o pânză impenetrabilă de ritmuri împotriva celor malefice. Se întâmplă mutaţii stranii în stratificarea conștiinţei mele. De undeva din prea-adâncul acesteia, ori mai sigur din zonele arheologice ale subconștientului, ceva răspunde acestor ritmuri, mă halucinează și mă umple de iraţional, mă resoarbe în lumina spectrală și mă face complice stării de transă în care se petrece iniţierea. Este ora 23.00, ceas în care luna plutește deasupra pădurii tropicale încărcată de arome nebune, jertfele au fost aduse, părul a fost ras ou o scoică ascuţită de gresie și cel de iniţiat este dus să facă baie în râul care reflectă luna și palmierii. Totul este fascinaţie. Totul este taină și magie.

În a treia odaie asistăm la o ceremonie funebră. Un altar.

Semne criptice. Zeul morţii în costum negru, fantastic, cu mască. Dacă nu i-aș vedea albul ochilor aș spune că este un manechin. Toţi participanţii în poziţii de manechin, invocând nemișcarea Morţii. Mortul în coșciug, având semne rituale pe piciorul sting, piept și cap. Altarul vegheat de doi șerpi naturalizaţi. Manechinele se

însufleţesc brusc. Știam, sau mai exact bănuiam că nu sunt manechine, daucând zeul morţii își începe dansul în ritmul lugubru al tam-tam-urilor, când imploraţia magică și dansul animă întunericul crepuscular, mă înfior. Odăile sunt așezate în trepte coborătoare. Coborâm deci în sșla ritului *Bantu.* Gazdele au eșalonat iniţierea vizitatorului, ţinând cont ca fiecare odaie să-i adauge un spor de emoţie. Aici există un altar al groazei primare. Un schelet uman vegheat de un vultur naturalizat, înconjurat de broaște ţestoase, coarne de bivoli, berbeci, antilope, de șerpi care parcă i se preling pe coastele gălbui, lumina albăstruie i se prelinge prin orbitele goale, cineva trece cu o carafă cu rom, sânitem îmbiaţi să bem acel rom cubanez de foc în vreme ce *Babalu,* vrăjitorul, execută un dans magic învârtind pe dea supra capului o găină vie. Negresele cântă, de fapt o melopee frântă de intervenţia tam-tam-urilor, dansatorii cântă, totul se transformă într-o chemare dramatică în faţa scheletului uman rânjit, cu orbitele goale, vegheat de reptile, coarne și broaște ţestoase, apoi vrăjitorul scoate un ţipăt, răsucește gâtul găinii. O pune jos, îi sfâșie burta cu unghiile, îi scoate măruntaiele care palpită, pasărea este încă vie, o târăște până la locul jertfei, o udă cu rom, descrie un cerc până la altar vărsând romul pe jos, dă foc acestei dâre chiar sub picioarele scheletului, romul ia foc, dâra de flacără albăstruie mirosind a spirt aleargă pe dalele din cărămidă, dansatorii se reped într-un dans orgiac, eliberator. Miroase a carne și pene arse.

Mă pocnește un fel de rău de mare, torn romul purificator într-un hârdău cu o plantă ornamentală care completează de corul de junglă și-mi ordon să rezist până la capăt, cu atât mai mult cu cât, conform ritualului, lângă hoitul arzând al galinaceului se mănâncă felii subţiri de cartofi prăjiţi. Aflăm, cum era de așteptat, că hi origina fiecărui dans și obicei ritual stă o legendă, ca aceea a fiicei de rege care ducându-se după apă la râu, a luat în vas și peștele sfânt. În adevăr dansatorii scoseseră niște sunete stranii și noi n-am știut că acelea erau glasurile peștilor care-și reclamau conducătorul spiritual. Suntem în bleumarin și sudorile ne-au trecut prin căptușeli. Este o căldură zăcută, ucigătoare. Asistăm la un alt dans ritual, se pare prenupţial. În care sfinţii catolici coabitează pașnic cu zeităţile junglei, apoi suntem conduși în holul muzeului și instalaţi pe rândul de scaune care tivește pereţii. Întregul ansamblu folcloric de amatori reia dansurile sub lumina reverberată din policandrele de cristal. Reapar zeii de data asta înitruchipându-se în dansatorii care mimează posesiunea lor de către spiritele nefaste și lupta cu aceste spirite, lupta binelui primordial cu răul primordial, a liniștii cu neliniștea și spaimele, a sănătăţii cu boala, spiritele malefice se alungă prin dans și agitarea eșarfelor în culorile zeului opozant, un tânăr negru mimează un dans războinic, se cântă în cor, mânuitorul tam-tam-urilor este un negru știrb, fără vârstă, posedat de ritm, o știinţă ancestrală îi dirijează degetele ori podul palmelor, îl acompaniază un tânăr care bate cu un cui într-o sapă de oţel, rezultatul fiind o nebunie de sunete percutante în care se învălmășesc dansatorii ca într-o plasmă sonoră. Însoţitorii noștri, Pablo și multele femei-ghid încep să strige, intră în acel ritm dement bătând sacadat din palme, o lume care acum trăiește prin gest, asudăm cu toţii abundent, aplaudăm îndelung, echipa se prezintă pentru reverenţe, strângem mâinile dansatorilor, Pișta

le împarte insigne și comandantul marșului ţine o alocuţiune simţită, mulţumind pentru acest spectacol unic, pentru calda ospitalitate cubaneză. Răspunde directorul muzeului. Știu, este o noapte unică, de neuitat. Un colţ al cortinei care-mi închidea lumea magică a Africii a fost ridicat acum, aici la Guanabacoa-Cuba. Noaptea este halucinantă. Port în celule ritmul tam-tam-urilor și lumea de gesturi care ne leagă atât de plastic de lumea noastră interioară, exprimând-o, vai, mult mai profund decât o pot face cuvintele.

Rulăm pe sub lună și palmieri, asasinaţi de aromele ameţitoare ale nopţii. Îl găsesc pe Bill citind în una din poziţiile lui imposibile. Apoi doresc somnul, îl invoc, îl implor, dar acest zeu al uitării rămâne inaccesibil, undeva dincolo de căldura zăcută a cabinei, îmbibată de odorile rafinăriei din apropiere.

Duminică 6 iunie. O nouă invitaţie, de data asta la *Playa Boyal.* Nu! Se duce Bill în locul meu. Cabina arată jalnic.

Îmi rescriu notele după ce o aduc cât decât într-o stare suportabilă. Reiau cu Bobi lecţia de anatomie a aparatului de filmat. Mi se pare un aparat simplu, robust, care te slujește excelent dacă după ce i-ai reglat diafragma și distanţa focală, îi aduci în ajutor puţintică fantezie. Bobi este gata să înghită oameni, necazuri de serviciu, îmi spune, nu se știe ce mistere, el este de serviciu, se pare că sunt invitaţi câţiva membri ai ansamblului de la „Tropicana", n-am niciun entuziasm operatoristic dar mă înham cu aparatul și plec în oraș cu Folai.

Cea dintâi ieșire în calitate de reporter-operator. Încercăm să ne ștampilăm ilustratele la *Correos.* Nu se poate. *„A manana"…* Mâine… Mâine nu putem noi. Suntem în drum spre Hamilton Bermude. O luăm ușurel prin *Habana-vieja.* Filmez catedrala, forturile, piaţetele pavate cu piatră, faţadele străvechi, o pe reche de tineri care le desenează în cărbune, porumbei, un *patio,* ferestrele umbrite și lin, ca într-o plutire plină de poezie, pătrund dincolo de imagine, în intimitatea orașului. Un fronton pe lângă care am trecut indiferent, un capitel știrbit de mușcătura unui glonte, cangrena pietrelor, mișcarea foșnitoare a panașelor de palmier, surâsul bonom al unui negru bătrân, mersul unduitor al unei mulatre, petele de umbră și lumină ca într-o pictură cubistă pe străzile înguste, *Bodeguita del Medio,* acoperișuri înalte, ziduri vechi, totul se leagă într-o unitate evocatoare, plină încă de taine pe care le dezleg cu fiecare pas făcut. Intrăm la *Bodeguita del Medio.* Miroase a mâncăruri picante. Localul este mic, întunecos, despărţit în nișe, pereţii gălbui sunt plini de semnături, unele scrijelite cu vârful de cui, altele cu creionul, sunt fotografii ale actorilor care-au frecventat-o, într-un fel un cimitir al efemerului, ieșim, soarele ne arde, este o căldură inumană și ne îndreptăm spre centrul administrativ. În fostul palat prezidenţial al dictatorului Batista, stilul clasic al construcţiilor administrative latino-americane, este amenajat muzeul revoluţiei. În piaţeta din faţa lui sunt așezate tancuri capturate în lupta cu intervenţioniștii la *Playa Giron, o* jumătate din fuzelajul unui avion inamic doborât, carcase din oţel peste care se scurge lumina toridă. Palmieri. Flori roșii de *tramboyan.* Vizităm muzeul.

Fotografii, facsimile, arme, echipament. Fidel în munţi. Che… Multe fotografii cu

Che, apoi cadavre, execuţii, locurile unde au căzut asaltatorii acestui palat pe scările din marmoră, ca binetul prezidenţial mobilat fastuos, răcoarea marmurei și a istoriei. Hoinărim. Filmez *El Coliseo.* Faţada teatrului. Totul aici, în centrul orașului vechi are dimensiuni impresionante și o aplecare vădită spre monumental. Se întâmplă un fenomen ciudat și nedorit. Privind orașul prin vizorul aparatului de filmat, știind că pelicula înregistrează fidel amănuntul și ansamblul, că va reţine poezia străzii și a orașului, ochiul meu devine comod, apoi leneș, apoi indiferent. Comentez imaginea mental și pentru întâia oară n-o reţin. Îmi dau seama de pericolul situaţiei, dar ea se consumă minut după minut și pas cu pas. Este prea cald ca să pot interveni. Cum prea cald va fi toată ziua aceasta de duminică. Și este atât de comod să filmezi, în loc să te risipești în ziduri și-n poveștile lor dintotdeauna și aceleași, sau sensibil aceleași, pretutindeni: pofta de a poseda, nebunia puterii, dramele dictaturii și ale dorinţei de libertate, minciuna politică, calvarul eliberării de prejudecăţi, de îngrădiri sociale ori spirituale, năzuinţa spre cu noaștere, libertatea.

Faptul că am cinci lădiţe cu peliculă mă face risipitor cu hârtia. Îi dau lui Pișta un top întreg pentru necesităţile protocolului. Zăduf ucigător. Rămân la navă și aștept noaptea.

Noaptea sub stelele căreia refac cu migală itinerarul nostru cubanez.

Cuba bajos las estrellas!

Prietenul meu, locotenentul Rigoberto Martinez, are dreptate. Înconjurată de ape, navigând spre destinul ei istoric, Cuba ar fi prea singură în valurile Golfului și alo Caraibilor dacă n-ar avea deasupra constelaţiile mirifice ale prieteniei și speranţei.



ÎN TRIUNGHIUL BERMUDELOR

Luni 7 iunie în a 96-a zi de la plecare. Azi-noapte am stat sub zodia incertitudinilor. Am întâlnit în casa muzeu din Guanabacoa o ipostază a omului comunicând direct cu lumea magică și nu știu dacă acel om nu este mai aproape de proprii i lui esenţă decât celălalt om, trăind în lumea sofisticată a mașinilor care-l rup de universul primordial, transformându-l într-un receptacol de date și reflexe condiţionate. Când s-a schimbat briza și a început să bată de la uscat, nava a fost invadată de mirosul greu al rafinăriilor. 05.45. Soneriile ne aduc la realitate. Deșteptarea. Sunt pe dunetă dinaintea zorilor. Răsărit de soare în estuarul cu ape moarte. În tribord, pe creasta care domină estuarul, un Crist în marmoră albă, cufundat în meditaţie, primește lumina sidefie a zorilor și în clipa aceea aţitudinea lui emană o imensă compasiune și înţelegere. De altfel este situat între *Fortaleza de la Cabana, Casa Blanca* și *Fuerte de San Diego,* lăcașuri ale forţei și ale armelor, care au asuprit atâtea veacuri omul în numele lui. Apă 98%-Alimente 44 de zile. La 07.20 se începe manevra de braţarea vergilor la semn. Echipajul este îmbrăcat în pantalon bleumarin, tricou marinăresc și beretă. Ofiţerii și maiștrii în pantalon bleumarin. Veston alb închis la gât, caschetă cu coafa albă. 08.00. Se ridică pavilionul și geacul. Se face apelul general la puntea centru. Sosesc doi operatori de la televiziunea cubaneză. 08.15. Sosesc la bord consilierul ambasadei române și atașatul militar. 08.30. Sosește la bord contraamiralul Aldo Santamaria Cuadardo și colonelul Demetrio Monsy Villa. 08.35. Sosește ambasadorul pentru vizita de rămas bun. Onoruri militare. 09.12. Oficialităţile au părăsit nava. Au rămas la bord numai operatorii, Pablo și căpitanul de corvetă Arnaldo Mogena. Se dă la posturile de manevră. 09.18. Sosește pilotul și se ridică pavilionul HOTEL. 09.23. Se dă remorcă pupa prin tribord la remorcher. S-a ridicat schela la bord. 09.25. Începe manevra de plecare de la cheu. 09.36. Se ridică numirea navei în CIS.

Plutim lin spre ieșirea din estuar. Aseară Fidel a vorbit 5 ore.

Cei de la ambasadă ne urmează pe cheu cu mașina. Bobi filmează. Orașul se scurge ușor prin babord. *Castillo de la Fuerza,* catedrala, *Castillo de la Punta.* Se văd turlele fostului palat prezidenţial, cele aurite ale Capitoliului, apoi *Correos* cu sta tuia lui Mercur pe cupolă, statuie familiară după care ne orien tam ca să venim la cheul unde era legat *Mircea.* Iată statuia ecvestră, iată palmierii, în prova șenalul se îngustează, trec șalupe, pe cheu lume puţină, apoi megafoanele electrice stăpânesc liniștea acestei plutiri și la 09.37 se ordonă: – gabierii sus! Conform tradiţiei *Mircea* ridică velele. Operatorii cubanezi filmează manevra, dublaţi de Bobi. Acostează o șalupă ca operatorii cubanezi să poată filma manevra din afara bordului. Îmi iau rămas bun de la Arnaldo Mogena și Pablo.

Echipajul coboară din arboradă. 09.57. Postul de observare al portului Habana ridică în CIS pavilioanele U.W. Adică „Vă urăm drum bun”! Răspundem prin pavilioanele U.W. 1. Avem în tribord *Castillo del Morro,* în babord *Castillo de la Punta,* în prova *Bahia de la Habana.* 09.59. Dublăm farul de intrare în portul Habana. Se coboară numirea navei. Se lasă spada lochului la apă. 10.02. Nava militară hidrografică H 101 salută cu pavilionul. Răspundem la salut cu pavilionul.

Habana rămâne în pupa. Un arc de cerc sprijinit pe cele două fortăreţe, cheul, bulevard *El Maleçon,* cupolele, palmierii, casele vechi, zona hotelieră, apele uleioase și la capătul cheului cei de la ambasadă care ne fac semne cu batistele. 10.12. Nava sovietică de cercetări oceanografice *Academician Serghei Korolev* care-a intrat la Veracruz în siajul nostru, ne salută cu sirena. *Mircea* răspunde cu sirena. 10.17. În babord acostează o șalupă. Arnaldo Mogena, Pablo și pilotul părăsesc bordul. Se coboară pavilionul HOTEL și seria U.W. 1. Conform tradiţiei bordului ne pozăm la pupa, având drept fundal Habana. Bobi filmează.

10.35. Se termină manevra de strângerea velelor. Mașina, „toată viteza înainte". Am început navigaţia spre punctul Hamilton din arhipelagul Bermudelor. În punctul cu latitudinea de 23°19 N și longitudinea 82°19 W trecem în fusul orar 5h vestic.

Este ora 12.00, deci dăm ceasurile cu o oră înapoi, întorcându-ne în timp, la ora 11.00. Golful ne primește cu o hulă vagă, pe care abia ne legănam. Încă din timpul escalei cubaneze s-a hotărât un control riguros al carenei. Participăm la o regată internaţională și depunerile de scoici și alge din mările sudului au darul să mănânce din viteza normală a navei. Operaţiunea implică participarea scafandrului autonom într-o mare infestată de rechini voraci, dar ea trebuie făcută. Organizez filmarea astfel încât să filmez eu când Bobi va instrui scafandrul și el după ce instruirea va fi avut loc. Aparatul acesta Paillard-Bolex mi-a schimbat regimul de viaţă la bord. Se pare că voi avea treabă la zi lumină. Ieșim din apele teritoriale cubaneze. Insula rămâne în babord, abia conturată pe orizontul de plumb lichid. 11.20. Suntem la puntea centru.

Comandantul navei prelucrează măsurile ce trebuie luate pentru a asigura securitatea scafandrului ușor care controlează opera vie a navei. Se organizează observarea apropiată pe tot timpul cât scafandrul se află în apă. 11.52. Stop mașina.

Rămânem în derivă. Barca nr. 1 se manevrează pentru a fi lăsată la apă. Locotenentul major Geanoglu, deci Bobi, îl instruiește pe soldatul Hurmuz, scafandrul ușor, mare pasionat al gumei de mestecat. Hurmuz și-a îmbrăcat costumul din cauciuc, și-a pus cagula, și-a verificat funcţionarea aparatului de respirat și a buteliilor cu oxigen. Și-a luat cuţitul de rechini. Echipajul a trecut în ambele borduri pentru supravegherea mării. Se opresc toate agregatele ca zgomotul să nu deranjeze scafandrul și se ridică lochul de la apă. 12.05. Barca nr. 1 este la apă. Armamentul! Și ocupă posturile. Coboară scafandrul, secundul, doctorul, la barcă există un pistol-mitralieră. Căldură de plumb topit. Cer de plumb topit. Mare de plumb topit care ne frige retina. Scafandrul se leagă cu o saulă lungă de 30 m pentru a putea fi dirijat din barcă și a putea fi scos cu ușurinţă în caz de pericol. Gata. Hurmuz plonjează. Apa este de o transparenţă perfectă. Câteva mișcări sacadate cu labele de raţă și scafandrul devine o umbrii care dispare brusc sub pupa, scăpând pumnalul pe care-l vedem cum se duce la fund. Pe navă nicio mișcare. Se cercetează luciul, metru pătrat cu metru pătrat. Unul dintre noi își riscă viaţa cu o sportivitate perfectă. Urmărim barca filând bordul tribord. Minutele sunt grele, cleioase, abia se scurg în liniștea grea, de navă parcă părăsită. Scârţâitul

unui scripete, pocnetul unei parâme lovind bordajul sunt zgomote care ne fac să tresărim. 12.35. Hurmuz a terminat controlul operei vii din bordul tribord. 12.50. Slavă Domnului Scafandrul urcă în barcă. Bobi filmează. 12.55. Scafandrul Hurmuz Marcel urcă la puntea centru. Raportează că la controlul operei vii a constatat următoarele: – Cârma şi elicea se găsesc în stare bună. Zincurile din sectorul pupa sunt uzate în proporţie de 15%-Pe opera vie din centrul navei sunt uşoare depuneri de scoici. În rest opera vie se prezintă în stare corespunzătoare.

13.00. Începe manevra de ridicarea bărcii la bord. Se reia marşul. Ca după fiecare escală, este timpul să trecem la program administrativ radical. Hurmuz este obiectul admiraţiei unanime şi merită din plin un prim-plan. Reintrăm în normal, cu toate că ne dau târcoale cârduri de dorade dintre care unele exemplare de mărimi impresionante. Trec la cabină. Şi fac un spălat de rufe exemplar. Cabina curăţată, carcalacii obrăznicaţi în perioada de *status quo* aghezmuiţi cu spray-ul de rigoare, rufele mirosind a detergenţi şi săpun „Tomis" întinse pe lusin, totul redevine familiar şi tonic. Don Grig are e în dispoziţie care mă mâhneşte. Ca întotdeauna Bill a scăpat şi de data asta de la corvoada curăţeniei. La 17.30 coasta Cubei dispăruse de mult din vedere. Avem în tribord bancurile coraligene şi insulele care încep de la baia Matanzas-Varadero pe coasta Cubei şi se continuă spre arhipelagul Bahama prin Piedras Cay şi Cruz del Padre Cay. Navigam spre strâmtoarea Florida. Vom avea mereu în tribord Cay Sal Bank, o mare aglomerare de recife, insule coraligene şi funduri mici. 18.17. Am intrat în Golfstrom. Curentul Golfului ne măreşte viteza cu 2 noduri. Hulă lungă. Nea Fănică spune că undeva a fost furtună, sau este încă furtună. Apus de soare feeric, pe fundal de nori uriaşi cu vârfurile trecând prin câteva straturi de nori orizontali porfirii. Undeva, în tribord, am impresia că se naşte o tornadă. O pâlnie cenuşie, mai apoi neagră, coboară din nori la suprafaţa Golfului. 21.35. În babord, spre Florida, plutesc nori uriaşi de formaţie verticală, negrii, în care sunt descărcări electrice cu eclat sinistru. Ne ocolesc prin prova, prin tribord, pe la pupa. În cerul rămas liber deasupra catargelor pluteşte o jumătate de lună înconjurată de aureola halo-ului, apoi văd cirrostraţi şi alto-cumuluşi alergând bezmetici şi-mi spun că se întâmplă ceva în cerul acesta mereu ameninţător, luminat spectral, sub care corabia noastră îşi leagănă catargele ca o vedenie din altă lume. Cobor la cabină să sintetizez dalele referitoare la Triunghiul Bermudelor risipite pe fişe.

Scriu greu. Ruliul şi tangajul se fac simţite. Am strâns rufele uscate iască. Lumina lămpii de birou îşi aruncă cercul acela alb şi intim pe foile „Jurnalului de bord". Deci: Triunghiul Bermudelor supranumit Triunghiul Morţii. (Am intrat în el de câteva ore.) Are baza pe coasta Floridei şi Columbiei (U.S.A.), vârful în insulele Bermude, închide între catete o parte din arhipelagul Bahama, câştigându-şi faima pentru că din 1945 până astăzi au dispărut aici, fără o explicaţie plauzibilă, peste 100 de nave şi avioane, dintre care 14 avioane de pasageri, cu peste 1000 de victime. Aceste avioane au dispărut pe vreme bună, fără să lanseze niciun semnal de alarmă. Debutul are loc în 5 decembrie 1945 ora 14.10 când de la baza maritimă Fort Lauderdale – Florida decolează 5 avioane de bombardament-torpiloare, *TBM*

Avenger, având la bord 14 membri de echipaj care se instruiau, aviatori ai marinei S.U.A., sub comanda lui Charles Taylor, comandantul escadrilei. Misiune de rutină în larg. Ultima convorbire a comandantului înregistrată la bază: *„Nu vă luaţi după mine…Ei arată ca și când ar veni din Cosmos”!* Apoi tăcere. Este trimis în cercetare un hidro *Martin-Mariner.* Dispare. În 1963 dispar două avioane cisternă K.C. 135 care zburau la mare înălţime, după ce în 1948 dispăruse venind la aterizare un avion „D.C.B”. Tot în 1963 dispare în larg un cargou lung de 129 m *Marine Sulphur Queen.* În 1967 iahtul *Revonlo* lângă coastă, în apropiere de Miami. Se adaugă nava de război braziliană *Sao Paolo* dispărută de la remorcă, în 1973 nava *Anila,* 20.000 tone, apoi *Norse Variant* de același tip. Dispărută la câteva mile depărtare. Câteodată navele de salvare găsesc epavele plutind, dar fără echipaje. De cele mai multe ori nu se găsesc nici navele, nici echipajele, prospecţiunile fundului mării rămânând fără rezultat.

S-au scris cărţi, ca rezultat al cercetărilor, fără nimic concludent în concluzii. Din când în când apar teorii noi și se descoperă lucruri noi, care se comunică la rubrici de senzaţie și se comentează anost:

„Piramidă în adâncuri. O piramidă înaltă de 200 m a fost descoperită în așa-numitul Triunghi al Bermudelor, la o adâncime de 900 m. S-a anunţat joi la Mexico City… Această zonă este cunoscută pentru numărul mare de nave care dispar anual, probabil datorită unor vârtejuri violente, încă neidentificate”. (Vârtejuri. Să mori de râs!)

„O *nouă ipoteză!* Momentele catastrofelor aeriene în zona așa-numitului „triunghi” al Bermudelor corespund cu momentele de lună nouă, sau lună plină, când Selena se află la cel mai apropiat punct de pe orbita sa în jurul Terrei, la perigeu.

Aceasta este o nouă ipoteză prin care specialistul sovietic Elkin încearcă să explice fenomenele enigmatice produse în regiunea amintită din Atlantic”, relatează agenţia Tass.

Specialistul zice că fluxurile seleno-solare antrenează sub fundul Oceanului o mișcare a magmei ionizate, care, la rândul ei, dă naștere la anomalii magnetice. Foarte bine, dar de ce dispar echipajele și rămân navele?! Sau dacă dispar și nave și echipaje de ce nu se găsește un singur cadavru, ori epava, ori obiecte ale navei, plute de salvare, veste, bărci de salvare, cutii de conserve, ambalaje de lemn sau plastic? Asta n-o mai spune bibliografia mea. Un început absolut îmbucurător și plin de optimism. Este cazul să ies pe dunetă, să văd în ce punct al orbitei se află Selena și dacă mă ţin curelele să mă pun faţă în faţă cu mine însumi. Doar asta dorisem în principal atunci când m-am ambarcat pe *Mircea,* pentru confruntarea decisivă cu mine însumi. Să urcăm deci pe dunetă. Nici lună plină, nici lună nouă. În schimb furtună electrică de la suprafaţa mării, în tropopauză. Catargele navei balansează cerul, luna așterne un strat de aur pe valurile lungi, în prova un zid de catran, spintecat de fulgere, în tribord cerul despicat de fulgere cu flamă violacee, în pupa fulgere crăpând bezna și înfigându-se în mare. Valul fosforescent de etravă. Siajul și el fosforescent. Mașina cu toată viteza înainte. Marșul nostru spre

inima Triunghiului este implacabil. Are în el ceva din sentinţele destinului.

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Luminile prova ard bine! Bun cart înainte!

— Bineee!

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Lumina pupa arde bine!… Bun cart înapoi!

— Bineee!

Carturile de navigaţie se moşmondesc sub prelate la mesele de navigaţie. Siluetele observatorilor prova și pupa se decupează din noaptea de smoală, iar atunci când fulgeră, *Mircea* pare o corabie de vis. Dacă luminile prova și pupa ard bine, nu văd de ce m-aș supune unei torturi inutile. Greșelile făcute nu le mai pot repara, pe cele viitoare nu le pot prevedea, am oroare de autodafe și dacă savantul Elkin n-are dreptate și împotriva ipotezei sale *Mircea* se va subtiliza în Cosmos, ori în apele Oceanului, atunci la ce bun această sinucidere morală care să anticipe lichidarea noastră globală?!

În general sunt un tip acceptabil, și cel mai bun lucru de făcut, când vezi apropiindu-se orgia asta de fulgere, este să scrii o scrisoare nu prea patetică femeii tale, să cauţi o sticlă care se închide ermetic, să-i încredinţezi mesajul, s-o arunci peste bord, apoi, cu conștiinţa împăcată (dacă o ai), să te culci și să visezi Argeșul, luncile înfiorate și copiii. Renunţ la ideea cu sticla, și așa nu se găsește nimic, rămân în aerul salin, iodat, să visez acasă. Iată un gând cucernic pe care-l pun în practică cu fervoare.

Marţi 8 iunie. Orele 01.00. Paza de coastă a U.S.A. Anunţă dispariţia unui trauler de 36 de picioare cu două persoane la bord, aproape de Bahama. Cere navelor să intre pe frecvenţa lui de 41,30 KHz. Folai spune că a citit o explicaţie plauzibilă pentru navele găsite fără echipaje. O emisie de ultrasunete care, nepercepute cu urechea, ar halucina echipajul și acesta s-ar arunca peste bord. Ulise găsise la timpul lui o soluţie.

Înfundarea urechilor cu ceară și legarea de catarg. Înseamnă că și pe vremea lui mările erau bântuite de chemări stranii și că sirenele, acele halucinatorii chemări ale mării, nu sunt doar produsul fanteziei și al gustului nostru pentru fabulos și mitologic. Diferenţa dintre noi și Ulise este că el știa exact cine-l ademenește peste bord, avea reprezentarea plastică a glasului vrăjit, pe când noi, cu capul plin de ipoteze care de care mai „Ştiinţifice”, nu avem altceva de făcut decât să-i urmăm exemplul. Comandantul Hârjan zice că legarea zdravănă a fiecăruia la postul lui pe navă nu este, la urma urmei, o soluţie chiar atât de rea. La 03.30 fac un tur de orizont să vedem cum stăm cu Selena. În babord o imensă cupolă alb-roșietică arcuită în noapte. Miami! La 06.15 sunt pe dunetă. Miami în vedere. Clădiri uriașe care parcă plutesc deasupra mării, fără suportul pământului. Coasta este joasă, ascunsă de valuri. Un bloc masiv, negru, cu partea superioară într-un alb

strălucitor, domină orizontul la babord. Marea aglomerată. La 07.46 un foarte frumos *motor cruiser FL0016* W – *Littl Tuna* vine la *Mircea* între două jeturi de spumă. Face câteva rondouri și ne fotografiază. La bord sunt doi ţipi simpatici și laborioși, *motor* cruiser-ul are suporţi înalţi pentru lansete și o punte înaltă de unde se pescuiește. Dublăm coasta Floridei. Localităţile se ţin lanţ. Apar două șalupe clasice cu punţile transformate în cuști etajate în care stau cormorani dresaţi pentru pescuit. Toate ambarcaţiile schimbă de drum și se apropie să-l vadă pe *Mircea.* Ţinutele albe ale elevilor erau întinse pe mandare și fluturau vesel în dimineaţa însorită. Prea multă lume și prea multe obiective pentru ca *Mircea* să arate atât de tihnit și familiar. Un ordin și nădragii veseli, cămășile și vestoanele dispar de urgenţă. *Mircea* își reia aerul auster. Vedem Miami fără binoclu. Apare în viteză un *motor cruiser* cam de tipul lui *Coronet 44 yacht,* de tip oceanic, cu două perechi la bord care filmează, apoi pune prova pe Bahama. Strâmtoarea Florida este înţesată de nave de toate categoriile.

Apare un cârd de delfini. Specimene mari, puţintel leneșe, care ne dau un spectacol vesel. Pe valuri, în derivă, sargase.

Hulă lungă, de Ocean. Trecem prin apele uneia dintre cele mai vestite staţiuni balneare ale Statelor Unite, cu aspect de vacanţă opulentă, soare și libertate absolută. Dintr-odată suntem atacaţi de roiuri vorace de ţânţari. Indivizi negri, rapizi, întreprinzători și nerușinaţi care încearcă să ne strice ziua.

Marinarii lucrează în arboradă. Citesc ziarele din ţară aduse la navă în Habana. Un sentiment straniu, ziarele sunt din aprilie și mai, totul vorbește de o altă lume, o lume îndepărtată și totuși atât de familiară și obișnuită, lumea noastră esenţială de care suntem legaţi printr-o reţea întreagă de vase capilare, lumea care ne dă fizionomie și personalitate, unictate și sens, valoare și siguranţă. Folai are mână preocupată.

Îmi explică pe larg chestiunea cu ultrasunetele (noi numim chestiunea… Omuleţii verzi”); asta duce la o diminuare a rolului lor nefast, ba ni-i face și simpatici. Ce-ar fi dacă ne-ar exmatricula de pe Terra în cine știe ce altă planetă a sistemului nostru solar, ori și mai rău, în altă Galaxie? Acolo să fim supuși la experienţe, să fim ţinuţi ca niște cobai și de ce nu, mai la urma urmei? De ce și cine a învestit specia căreia îi aparţinem cu toate atributele omnipotenţei și cândva n-am păţi noi ceea ce păţesc celelalte specii de la noi. De fapt, zice doctorul, abia acum intrăm cu adevărat în Triunghi. Am treabă, am rămas în urmă cu „Jurnalul de bord” și la naiba cu omuleţii ăștia. Pe urmă este atâta forfotă de ambarcaţii de sport și agrement, încât stau toată ziua pe dunetă să le văd.

17.50. Folai are o mutră gravă. Bobi a filmat, mi-a lăsat mie aparatul, am filmat și eu șalupele de pescuit cu cormorani, câteva din *motor cruiser-ele* care ne-au dat târcoale și acum sunt la comandă să văd pe hartă lumea în care ne aflăm. Urmăresc drumul trasat cu creionul bine ascuţit al navigatorului.

La 04.00 am avut în tribord Key Largo, un șir de insule legate prin poduri. În babord de la sud spre nord: Biscayne Bay, cap Florida, South Miami, Miami, North Miami, Hollywood, Miami Beach, Forth Everglades și Forth Lauderdale, baza de pe

care au decolat pentru ultima oară cele 5 avioane ale lui Charles Taylor dispărute în 1945. În tribord Great Isaac și în mijlocul recifelor insulele Andros și Eleuthera. La travers de Miami, am avut în tribord South Bimini, North Bimini din Great Bahama Bank. Pe coasta Floridei o autostradă care leagă toate localităţile până spre celebrul Cap Canaveral, una din cele mai puternice baze aerospaţiale ale Statelor Unite.

Îmi spun că este normal ca omuleţii, sâcâiţi de aceste experienţe, să-și stabilească prin preajmă puncte de observare și din când în când să dea câte-o replică lansărilor în spaţiul cosmic. Atrăgând atenţia că se comite o infracţiune împotriva omnipotenţei lor. La ora 18.00 avem Little Bahama Bank la sud, cu reciful Matanilla în tribord. Am navigat toată ziua în strâmtoarea Florida. La travers de Vero Bleack am schimbat de drum, luând largul spre Hamilton-Bermude, vârful Triunghiului, situat la 1100 mile marine depărtare și 7 zile de navigaţie, pentru că și aici trebuie să fim la dată fixă pentru întâlnirea cu marile veliere ale lumii. Folai zice că. Dacă sunt cuminte, îmi pune o vorbă bună pe lângă „omuleţi". Să meargă și la ei cu pile? Noapte. Coasta Floridei tivită cu salbe de lumini. Ofiţerii tineri dispar de pe dunetă. Rămân cu Bill care ori tace că e filosof, ori e cuprins de melancolie. Începe spectacolul de „fulgere și trăsnete". Oceanul plin de luminile na velor. Vedem și urmărim un satelit care descrie un imens și rapid arc de cerc printre constelaţii. Ce naiba are Anthal, bravul nostru Anthal, că stă și el melancolic în ușa comenzii.

Omuleţii, îmi zic. Folai ne-a împuiat capul cu năzdrăvanii ăștia.

M-am obișnuit și cu furtunile electrice. Întuneric de smoală.

Timonierul de cart la timonă, carturile de navigaţie la posturi.

Apare Folai, se scuză, mi-a împrumutat „Baladele singaporene" ale lui Tudor George (ce discuţii îndelungi și câte aplauze la scena deschisă a avut Tudor George pe dunetă!) are nevoie de ele.

— Acum?

— Acum!

Cobor la cabină. La dracu. Când am încuiat ușa? Bill a făcut-o. Descui! Intru! Drace! Fac un pas înapoi, îmi revin, dau să aprind lumina, lumina ioc și cosmonautul argintiu din cabină își întinde labele înmănușate spre mine, în timp ce Folai sprijinit bine în ușă, mă împinge cu pieptul. Arătarea este luminată de eclaluri fulgurante, un blitz mă orbește de sub chiuvetă și un glas cavernos, întrerupt de pârâituri cosmice, mă invită să-mi fac bagajele și să-l urmez. Înscenare de zile mari. De pe cușeta mea apare Bobi înarmat cu un proiec tor. Dintre chiuvetă și cheson, spaţiu în care în mod obișnuit nu încape niciun iepure, iese dracul de secund înarmat cu aparatul de fotografiat cu blitz. Cel din costumul ignifug râde sub casca cu vizor nerabatabil. Bobi reface circuitul electric.

Râs homeric. Cursiva plină. Recunosc că a fost o farsă exce lentă, pregătită cu o minuţie și imaginaţie de invidiat. Folai mi-a făcut pregătirea psihologică. Au înregistrat pe bandă de magnetofon o vorbire de ventrilog, sacadată, întreruptă de zgomote „cosmice", adică un piaptăn tras pe calorifer, bătăi surde în ceva metalic,

Bobi mi-a scos luminile din circuit, au plasat magnetofonul pe fotoliu, Bobi s-a ascuns după draperii cu proiectorul, secundul după chiuvetă, să surprindă cea dintâi reacţie, doctorul în spatele meu, dacă doamne ferește fac o emoţie mai violentă. Costumul este argintiu, are o cască cilindrică și sub cască băieţii au plasat o lanternă de buzunar, totul ca într-o foarte bună secvenţă de film știinţifico-fantastic. Desigur, se aștepta la o reacţie sonoră. Măcar un strigăt.

Ambele părţi mulţumite. Folai în plus că nu trebuie să-mi facă o injecţie întremătoare. Pozăm. Apoi îmi aduc aminte de melancolia lui Bill, de fapt de complicitatea lui la farsă.

La pupa sunt cavilele care pot acţiona vinciul în cazul defectării motorului. Adică niște reteveie solide, lungi de peste o jumătate de metru. Mă înarmez cu o asemenea cavilă și pornesc o vânătoare de Bill, pentru trădare de tovarăș. Bill s-a evaporat. S-a mistuit undeva în măruntaiele navei. Vine „acasă", târziu, cu mutră de cormoran pocăit. Râdem. A fost excelent.

Miercuri 9 iunie. Tropicul Racului a rămas undeva în tribord. Suntem pe latitudinea de 28°N. Azi-noapte a plouat.

Oceanul s-a demolat. Valuri neregulate ne izbesc din toate părţile. Cerul acoperit. Nori cenușii, mizeri și lăţoși spânzură deasupra catargelor. Fac un sinopsis al filmărilor în așa fel încât să însumez viaţa cotidiană de la bord, mă duc cu el la comandantul marșului care-l aprobă și-l cheamă pe secund dându-i ordinele de rigoare. Trec la filmări cu Bobi care se descurcă de minune. Filmăm electricienii la treabă, radiotelegrafiștii, cursul de matelotaj și marinărie, cabina de naviga ţie, navigatorul și maistrul radarist. Aflu că pentru zgomotele extraterestre de aseară, secundul a zgâlţâit un flacon de polivitamine și că manualul de bază pentru sonorizare a fost o carte pentru cineaștii amatori. 21.30. S-a întărit vântul de E.S.E. Pe cer stă agăţată o lună morbidă. Hulă poleită, cu văi umbrite și de jur împrejur ziduri compacte de nori. Tangaj abrupt. Ruliu agasant. Totul scârţâie și se tânguie la bord. Astăzi Oceanul a fost plin de pete mari, maronii. Sargasele. Nu se poate transmite radiograma mea. Nu există nicio navă românească s-o prindă și retransmită în ţară. Averse dure de ploaie. Vizibilitatea scade sub 3 mile.

Joi 10 iunie. Ploaie. Oceanul înspumat. Alte averse. Vizibilitatea scade sub 2 cabluri. Se întărește observarea. 07.28. Se începe lucrul în arboradă pentru întinderea velelor. Vântul atinge 11 m/s. Se întind velele mari, gabierii, contragabierii, velele strai corespunzătoare și focurile 1 și 2.07.45. Stopat mașina. Navigam cu vele pe un ocean demolat, acoperit de spumă, printre pârtii fumegânde de nori care aproape atinge crestele valurilor, într-o lumină cenușie, câlţoasă și spectrală.

Afurisit Triunghi. Arborada scârţâie, velele pocnesc, plutim ca într-un cadru de film cu „Olandezul zburător". Don Tomiţă ne asasinează cu meniuri terne, care se repetă la infinit.

08.55. Mă urc cu Bobi în barca nr. 1, care este în afara bordului, Bobi a atașat aparatului o curca, așa că-l punem peste umăr, și filmăm *Mircea* și Oceanul pe

vreme rea. Nava bandată în babord, opera vie ieșind din valuri, prova plonjând, activitatea de la bord. Se întinde „ţinte bine”. Pe dunetă se merge derapat. Patru tone de nisip pentru bricuit punţile au fost mutate la pupa, pentru a ușura prova în vederea regatei.

Navigam cu o lentoare magnifică în cea mai primejdioasă zonă a Oceanului planetar. Comandantul Ispas mi-a semnat adeverinţa de ambarcare, necesară examenelor pentru sķipper.

Noaptea ca într-o poveste tragică. Cerul acoperit. Oceanul acoperit cu spumă. Luna abia bănuită dincolo de nori. Tubulatura s-a înfundat. Chiuvetele exală miasme cumplite. Carcalacii se foiesc pe noi cu nerușinare. Stăpânesc chesonul, biroul, așternuturile. Unii dintre noi încep să cedeze vizibil.

Vineri 11 iunie. A 100-a zi pe mare. O sută de zile, o treime de an aproape de când suntem plecaţi din Constanţa. O viaţă de om. Plouă infect. *Mircea,* cu cicatricele lui mai vechi sau mai noi, supurează o zeamă de rugină care se prelinge din încastrările plăcilor metalice ale bordajului. La comandă se ţine un colocviu la hartă. Comandantul navei, navigatorul și Bill trec din „Cartea pilot” pe hartă toate obstacolele care barează intrarea în Hamilton. Insula este înconjurată de bancuri submarine, formaţii coraligene, epave bineînţeles balisate, și accesul este posibil printr-un singur șenal. Pregătirea care se face este minuţioasă. Intrarea în Hamilton cea mai dificilă din întregul marș. Curenţi anarhici cu viteze de peste $1^1/_2$ noduri, influenţaţi de direcţia și intensitatea vântului, anomalii magnetice locale cu variaţii peste normal și sub normal de 1° până la 3°. Se trec pe hartă școndrii, balizele, epavele. Muncă laborioasă la care particip indirect. 10.00. Blestemat Triunghi! Vin buluc peste noi averse negre de ploaie. Vizibilitatea scade brusc sub 2 cabluri. Sirena își muge semnalele sfâșietoare: unul lung, două scurte, adică navă cu vele în marș. Din paraginile negre și colcăitoare se aude sirena altei nave. Se aude atât de aproape, observatorii strigă în draci, încât ţâșnesc pe punte să văd ce se întâmplă. Ploaie torenţială cu măzăriche.

Din zidul de piclă groasă, cenușie, ţâșnește cap la cap cu *Mircea,* nu mai departe de 2 cabluri, un mastodont din oţel, o etravă înaltă, neagră, despicând Ocean, valuri, piclă și ploaie.

Se scurge prin babord o namilă de mineralier, îi văd bigiile, castelul, și înainte de a realiza ansamblul se mistuie din nou în piele și ploaie. Stau confortabil în costumul meu de opanol, ploaia răpăie pe glugă, comandantul Ispas este ud până la piele, comandantul marșului stă la comandă, Bobi filmează ploaia și după 15 minute trombele de apă trec fumegând peste *Mircea* îndreptându-se spre N.W… O uriașă pânză cenușie intre cer și Ocean. Iese soarele. Se pare că n-am vervă și mi-am arborat mutra mofluză nr. 1, pentru că rangul 1 Hârjan mă întreabă ce am.

— Mă plictisesc, zic.

— Dar eu, zice. Dacă ne-ar da ordin să punem prova pe Constanţa, aș juca de fericire!

Tac. Îi stăm toţi pe umeri, toate conflictele bordului la el se sparg, toate greutăţile în mările astea necunoscute el le cară și într-un fel foarte direct reușita acestui marș

unic în analele marinei de el depinde. N-are rost să-l încarc cu neliniștile mele. Este necamaraderesc. Deci, tac. 13.40. Se execută două volte în vânt. Punţile se animă. Katherine Anne Porter.

„Corabia nebunilor”. Insuportabile cărţi scrise de femei, nici proaste, nici bune, cu obsesia amănuntelor, fără orizont, cu o lume vermiculară, rea și măruntă. Sunt sătul. 17.19. Iarăși piclă. Hulă. Se dă un exerciţiu pentru rolul de abandonare a navei. Sirena. Soneriile. Fuga la vestele de salvare. Echiparea. Tropote. Toată lumea adunată la mijloacele de salvare.

Sunt repartizat la pluta nr. 4 cu secundul, cr. 1 Manea, Pluto și 14 elevi. Pluta se află în babord. Secundul face apelul. Stăm agăţaţi în „ţinte bine”. Oceanul ne hiţână, velele pocnesc, vântul ţiuie în arboradă și n-am niciun chef să plonjez în valuri ca să-mi găsesc pluta prevăzută cu apă, alimente, medicamente și mijloace de semnalizare. 18.45. Vânt prea bun ca să nu se mai execute două volte în vânt. Bobi filmează cu osârdie. Punctul geografic al exerciţiului de abandon nu are nimic încuraja tor. 20.30. La salon. Discuţie aprinsă. Tema: aspectul competiţional al regatei. Unii văd rezolvarea lui în și prin lozinci.

Lansăm o lozincă mobilizatoare, sau chiar mai multe și gata.

Comandantul Hârjan lucid. *Mircea* participă întâia dată la o regată, are greutăţi suplimentare, velele sunt din pânză, echipajul nu are antrenament competiţional. Aud comenzile care preced urcarea în arboradă, ţâșnind din difuzoare. Urc pe dunetă. Lună palidă. Hulă mizeră. Echipajul se caţără în arboradă cu o siguranţă perfectă. Și regata?

Sâmbătă 12 iunie. Azi-noapte am dormit acoperiţi cu cearșafurile. Temperatura a scăzut simţitor. La 07.06 navigăm cu toate velele-ntinse. Lochul înregistrează o viteză de 8,3 noduri. Oceanul este mototolit de aceeași hulă neregulată, an tipatică și insipidă. Ne îndreptăm spre o zonă inospitalieră a Atlanticului. Fiecare ceas smuls Triunghiului este o victorie, care poate fi anulată integral în minutul sau secunda următoare. Suntem mereu pe linia care separă viaţa de situaţia limită. Asta îmi creează o stare ciudată de liniște absolută.

Urmăresc ca dintr-un fotoliu de cinematograf filmul vieţii mele ca pe un lung metraj de croazieră, adică în spaţiu, timpul fiind unitatea de măsură a distanţelor parcurse, o drumeţie prin viaţă căreia i se suprapun sentimente stranii, câteodată străvezii, volatile, pline de poezie suavă, cum ar fi cele din etapa copilăriei mele fermecătoare, când trăiam simultan în lumea reală și la fel de dezinvolt în lumea celor citite de mama. Stăteam toţi trei lângă ea, era o femeie brunetă, frumoasă, cu o demnitate sălbatică și ne citea tomuri după tomuri, începusem cu Ispirescu, trecusem prin Defoe, ascultasem Kipling, atunci nu-l înţelesesem pe irlandezul Swift și poposisem îndelung la Fenimore Cooper, London și, desigur, Dumas. Ascultam viforul, ori ploile, hărţuiam vietăţile pădurii, călăream la galop și, mai târziu, în adolescenţă… Aviaţia… Războiul. Revoluţia. O spirală interioară când abruptă, când leneșă și acum acest drum peste o treime de planetă, care cu fiecare minut care trece câștigă o câtime de spaţiu și de viaţă, adăugându-le lungului

metraj de până acum. Mă gândesc că ai fi absurd ca totul să se termine ilogic, mai ales că am o groază de treburi începute și neterminate, una din cele mai importante, dacă nu capitală în ordinea morală a lucrurilor, constând în misiunea de acoperire aeriană a copilăriei lui Horia și a Voicăi, și nu numai a copilăriei. Deci, ar trebui ca destinul să-mi acorde un armistiţiu cam lung.

Să zicem că totuși Triunghiul ar dori să vadă cum devine cazul cu o navă socialistă. De ce naiba să mă agăţ dacă nu ajung la pluta nr. 4? Demult am pus ochii pe banca din lemn care acoperă vinciul. Răsturnată, se transformă într-o cocă destul de confortabilă, care te poate adăposti perfect de atacurile rechinilor. Toată tehnica este să nu-ţi lași picioarele să atârne. De obicei rechinii atacă ceea ce atârnă sub oglinda Oceanului. Deocamdată s-a terminat cu cerul tropical strălucitor și calcinat. S-a terminat cu programul de plajă, dușuri interminabile cu apă de mare la furtun. Norii persistă în pânze rarefiate prin care soarele abia se vede, palid și rece. La 13.13 se strâng și înfășoară rândunicile, zburătorii și velele strai corespunzătoare. La ora 14.00 vântul se întărește până la 11 m/s. Temperatura aerului 27°C; a apei 24°C. Vizibilitatea 8 Mm. Da = 63°5. Filmăm cu Bobi secvenţa „întreţinerea navei" 17.45. Stau pe dunetă să văd ce se întâmplă în cerul ăstei mohorât și dușmănos. Orizontul în babord se face negru, un negru scârbos, de catran. Oceanul se acoperă cu spumă. Valurile izbesc coca, foșnesc, gem și se tânguie. Din babord, zidul acela negru și vâscos se repede spre noi, compact, lingând valurile, cu creștetul acoperind corul, puhoiul de ploaie ne ajunge din urmă bășicând spuma Oceanului.

Auzim ropotul miilor de mitraliere care împroașcă Oceanul cu rafale. O rafală de vânt ne bandează în tribord. *Mircea* geme, scârţâie, vibrează, se cabrează pe val. Ploaia ne mitraliază din pupa babord, invadează punţile, răpăie pe vele. Norul negru ne învăluie în colaci de fum care se răsucesc în jurul catargelor, stau agăţaţi de vergi, cădem într-un infern negru tocmai bun pentru o emisie de ultrasunete, ori alt deliciu de acest gen. Trece norul și rămâne, ori nu rămâne *Mircea?*

Deocamdată sirena dă semnalele acelea sfâșietoare, abia se vede bompresul, Oceanul din albastru oţeliu devine cenușiu, valurile sunt neregulate și haotice; iar vântul se rotește de la NW prin prova spre E și ESE. Trâmbe de apă răpăie pe punte. Șuvoaie de apă se scurg pe sarturi. Apă sus. Apă pe punţi. Apă de jur împrejur. Burţile norilor se-ncolăcesc pe vârful catargelor. Echipajul este chemat pe punte. Se braţează vergile în tribord, cu murele în babord. Apa curge pe oameni, îmbrăcându-i într-o peliculă lichidă. Vântul este glacial. Ţi-e și scârbă să te îneci pe o asemenea vreme. Unde este incandescenţa albă, solară a mărilor sudice? Și nu suntem decât pe latitudinea de 31°… Ce va fi la 41°?! Vine unul din tinerii mei amici cu două opuri vârâte sub bluză. Îmi spune cu condescendenţă că scrie și el o carte a marșului, dar probabil a mea are mai multe șanse. Am mai multă experienţă decât el. Singurul argument, dacă lăsăm de-o parte gramatica, îi spun, mă radicalizez și mă duc să mă tund soldăţește. Bill a mozolit toată ziua la rufe și acum a șters-o la șeptic.

Tânărul meu concurent are o freudiană obsesie a sânilor materni, citesc câteva

pagini din caietele cu pricina și descopăr cu o spaimă aproape paralizantă că trăiesc într-o indiferenţă totală. Nu știu când și cum am contractat boala asta nenorocită.

13 iunie. La miezul nopţii trecem în fusul orar 4 vestic.

Iarăși se mută ceasurile. Este una din nopţile fără somn. După miezul nopţii începe să plouă. Ploaie măruntă, meschină. 02.00. Aversă puternică de ploaie. 02.30. Se face un control de radiolocaţie. Nimic în raza de 24 Mm. 03.30. G.M.T. Cargoul american de mărfuri generale *Santa Anna* de 570 picioare cere apă potabilă în φ = 25°30 N; λ = 70°28 W, roagă navele din zonă să-i acorde asistenţă. Spre dimineaţă același cer tern, jos, din care trec peste noi trâmbe de ploaie. Vântul a căzut complet. Are tendinţa să se rotească spre E. Ne aflăm în punctul de coordonate 31° 40' lat. N și 67°22' long.V. Marinarii execută lucrări în arboradă. Repară grijelele la arborii trinchet și mare. Îi fac o vizită comandantului marșului care are bibliotecă bine garnisită. Ce se poate citi în Triunghi pe o asemenea vreme? Sau ce se poate reciti. Întâi "Agonie și Extaz". Vorba lui Don Tomiţă: „Arta învinge". O carte despre normanzi. Și ca să fie în ton cu plictisul general, Ștefan Zweig. Mai sunt 130 Mm până la Hamilton și două zile de navigaţie în apele astea rău famate. Bill își termină de spălat ultimele rufe. Cabina arată ca o uscătorie. Folai ne cheamă iarăși la proba Rouffier. Puls, tensiune, genuflexiuni. Face un studiu comparat asupra resurselor de adaptabilitate. Deocamdată echipajul amarinat are cele mai bune rezultate. Stau excelent și nenorocita aia de indiferenţă nu intră în formula Rouffier, nici în testul maiorului medic specialist chirurg Săeșan Ștefan. La 16.10 vântul revine din NE cu 7 m/s. Se ia alura de vânt strâns. Deriva + 10°. Suntem înclinaţi în tribord eu 5°. Stau pe dunetă, vântul își cântă cântecul în arboradă, ziua este incertă, pâcloasă, mă gândesc la deznădejdea și disperarea cu care și-a cioplit viaţa Michelangelo, la vremea aceea atât de generoasă cu personalitatea, la cancerul care a ros omenirea în tot cursul istoriei speciei, funcţionarismul, excitat și virulent în epoca statelor organizate perfect de tipul marilor imperii, cinci, gelos de orice ar putea individualiza și personaliza dincolo de gloata subalternă, a anihilat până și dreptul artistului de a-și semna opera. Toţi cunoaștem mai bine sau mai puţin bine dinastiile faraonilor egipteni, dar nu cunoaștem inginerii și arhitecţii, sculptorii și filosofii vremii.

Funcţionarii timpului au avut grijă în numele divinizării faraonului să anuleze orice intenţie de emancipare a spiritului uman. Asta le asigura confortul, bunăstarea și lipsa de griji. 17.48. Staţia Bermuda-port transmite un mesaj S.O.S.

„13.21.00 G.M.T. Iahtul „Freelance" cu 21 persoane la bord ambarcă apă în poziţia φ = 31°40 N; λ = 65°10 W. *Echipajul încearcă să scoată apa. Toate navele din apropiere să fie foarte atente și să acorde asistenţă dacă este posibil, înștiinţând staţia Port-Bermuda când iahtul este localizat*". Navigatorul pune punctul lui *Freelance* pe hartă. Măsoară distanţa. Locul accidentului se află la 130 Mm în direcţia 80° faţă de *Mircea* și la 42 Mm în direcţia 208° faţă de Port-Bermuda. Este evident, salvarea va veni de la Port-Bermuda. La 18.56 se aprind luminile de navă

cu vele în marș. Revin la ideea mea cu spiritul de castă orgolios, impenetrabil la nou, monopolist, retrograd, ucigător de spirit și artă, de libertate și plenar al funcţionarismului. Iată o temă, îmi spun. Nu pot coborî la cabină. Pe *Freelance* 21 de semeni ai noștri luptă cu moartea.

La 21.48 GMT se prinde o nouă radiogramă. *Freelance* are o gaură de apă, echipajul încearcă să scoată apa și cere asistenţă navelor din apropiere. Deocamdată atât despre *Freelance.*

Luni 14 iunie. La 05.55 se execută un antrenament de urcare în arboradă care se termină la 06.10. La 06.58 manevră de voltă sub vânt. Nava se animă. Echipajul are treabă pe capete. Este o plăcere care devine estetică să vezi peste o sută de băieţi tineri mișcându-se cu rapiditate pe traiectorii exacte, într-o succesiune riguros matematică, punând mâinile pe centimetrul de parâmă fixat, conjugându-și eforturile în ritm, un fel de balet sincronizat perfect la care nava răspunde supusă, rotindu-se la 180°. Vântul din 85° cu 4 m/s. Volta sub vânt se termină la 07.10. S-a întins vela randă. Navigăm cu vânt de travers și ghiul așezat în ax. Cum iese un soare radios în tocmesc sinopsisul filmărilor și trec la treabă cu Bobi. Hulă lungă de Ocean. Din când în când spuma unui val încalecă copastia la puntea centru. Filmăm inspecţia bucătarilor făcută rituos de nea Ivan, filmăm bucătăria prova și brutăria. De fapt am scăpat ca prin urechile acului de un incident penibil. La micul dejun un val puternic a izbit sub pupa săltând salonul în aer tocmai când îmi înghiţeam ceaiul, trimiţându-mi sto macul spre beregată. Pupa cade brusc câţiva metri. Fac mutră de pește fiert, mă abţin demn, dar îmi vine să-mi vărs măruntaiele. Deci, filmăm. Bobi a improvizat un proiector, mai curând a adaptat un „soare” la necesităţile de filmare sub punte, i s-au ars siguranţele, când îl pune în priză cablul arde cu o flacără măruntă, dar merge. Coborâm la mașini. Filmăm cartul de la mașini cu maistrul principal Năstase Neculai, apoi filmăm o repetiţie a cenaclului literar-artistic la prova și activitatea meteorologului, căpitan de rangul o Pușcașiu. La aparatura lui de vrăjitor. Sper ca în final să se poată reconstitui pentru marele public ceea ce este esenţial în acest marș. 15.00.

Rechin la prova. Cenușiu, nu mai mare de 3 m, înoată între două ape în jurul navei la pândă, dublându-ne prin ambele borduri. Miercuri intrăm în Hamilton-Bermude. Avem spaţiu de siguranţă și de fapt am ieșit din zona cea mai periculoasă a Triunghiului. Ce va fi făcând *Freelance?*

Marţi 15 iunie. Astăzi Horia a terminat școala. Ai mei se vor întoarce la Grădiștea. Mutăm ceasul cu o oră înainte pentru a ne sincroniza cu programul de vară al bermudezilor, adică două ore avans faţă de ora reală a fusului orar. Azi-noapte am recitit „Agonie și Extaz” până spre zori. Într-un fel sunt sătul de rezultatele campionatelor de fotbal și de viaţa privată a vedetelor lui. Cer sumbru. De cart nea Fănică. Zice că vom vedea Bermudele spre orele 09.30 – 10.00. Navigăm în zonă de patru zile. *Gloria* a făcut o escală la Miami, unde a fost invitat și *Mircea.* Primii soli de la uscat. Un soi de muște mici, insistente și obtuze care ne

intră în ochi și în nări. Bermuda Islands. Insulele sunt descoperite de naviga torul spaniol Juan de Bermudez. Până la capul Hatteras pe coasta Americii de Nord sunt 965 km. Spaniolii n-au dat nicio atenţie arhipelagului colonizat de englezi în 1612. Cele mai nordice insule din lume în jurul cărora se dezvoltă colonii coraligene datorită apei calde a Golfstrom-ului. De fapt sunt 360 de insule, insuliţe și stânci, însumând 53,5 km² pe care locuiesc 60.000 locuitori. Centrul îl formează Great Bermuda sau Hamilton Island legată de insulele din jur prin poduri.

La nord-est insulele St. Georges, St. Davids, Smiths și Paget, dincolo de care încep recifele de corali *Threer Hill Shoals.* Aici se află principalul și singurul șenal de acces în porturile insulelor, ceea ce i-a determinat pe britanici să-și fixeze în Bermude principala bază maritimă din Antile. Spre sud-vest se află o serie de bancuri, cel mai sudic *Plantagenet Bank* pe care este ridicată o platformă *Texas Tower,* cu un far care marchează bancul. Vedem farul. Accesul în interiorul portului Hamilton, un labirint. Se așteaptă pilotul în *Fire Fathom Hote,* de unde se intră în interiorul recifului *Murrays Anchorage.* De aici prin *Norih Channel,* ori prin *South Channel* se ajunge în *Grassy Bay,* care are la vest insula Ireland. Spre sud, prin canalul *Dundonald* se ajunge la *Great Sound* și în *Port Royal Bay,* iar o ramificaţie din acest canal: *Two Rocks Passage* conduce în portul Hamilton propriu-zis, amenajat pentru marele pasagere. Numai descrierea intrării îţi face părul măciucă, fără ca în această descriere să intre curenţii, vântul și neprevăzutul totdeauna posibil când ești pe mare. 11.55. Observatorul prova anunţă: Pământ! Văd prin binoclu clădiri masive albe, pe insula joasă, la nivelul mării. Avem știri de la flota cu vele care se întrunește la Hamilton. Velierul vestgerman *Gorch Fock* n-a luat combustibil în regata Santa Cruz de Tenorife-Bermuda, spre a fi mai ușor. Pe Ocean este acum calm plat și *Gorch Fock* stă în derivă, fără să poată intra în Hamilton decât alimentat în larg; ori luat la remorcă. 14.30. Dublăm *Great Bermuda* pe care-o avem în babord. De la insulă vine un motor cruiser ușor, cu undiţele în suporţii lor, având la bord o pereche. Intră între valuri, zboară cu prova ridicată. De sub chilă îi ţâșnesc două jeturi de spumă și se apropie de *Mircea* tocmai bine să fie filmat pe fundalul insulei. Coca albastră. Chila neagră. Bărbatul și femeia ne fac semne de bun sosit. Un rondou abrupt, două jeturi de spumă și gata.

Din nou căldură de iad. Este evident, am ieșit din Triunghi. Se anunţă ţinuta de purtat la bord. 14.50. Avem la travers în babord farul *Cribbs Hill.* Navigăm lent în vederea coastei. Vedem nave pescărești, nave mici cu vele, și spre orele 17.00 nave mari cu vele care navigă spre extremitatea estică a insulelor. 18.00. Stopat mașina. Se ridică pavilioanele DELTA VICTOR și bulele de navă în derivă. Suntem în punctul de 32”19 2 lat. Nordică și 64°25 3 longitudine vestică la 12 Mm est de *Great Bermuda.* Se dă adunarea la pupa. Comandantul marșului insistă asupra regulilor de comportare în Hamilton, unde se vor întâlni echipaje de cădeţi din toată lumea. Un alt punct, de data asta dificil, este eliberarea cabinelor pentru a se crea spaţiu oaspeţilor americani. Se procedează prin comasare, cei comasaţi vor dormi cu totul incomod, dar legile ospitalităţii obligă și nimeni nu protestează. Ultimul punct este cel care privește regata, tactica și strategia ei. Întâi echilibrarea navei,

repartizarea combustibilului, aducerea navei pe chilă dreaptă, reguli pentru prevenirea abordajelor și… Sugestii. De fapt este cel mai dificil punct din program, un joc care m-a amuzat totdeauna copios. Sugestie, sugestie, dar mai bine fără. Ofiţerii tineri, unii dintre ei au practicat sportul cu vele de competiţie, au totuși sugestii, care sunt primite în ști lui știut, adică, nu! De fapt este vorba de cele 5 tone încărcătură inutilă: șalupele, surplusul de lanţ de ancoră, combustibilul excesiv pentru distanţa Hamilton-Newport, apa. Toată lumea este dispusă să se raţionalizeze apa la strictul necesar, plus o rezervă acceptabilă. Apare la orizont un velier cu trei arbori. Artimonul cu vergi. Este ori *Danmark, poa*te Dar *Pomorza, sau Libertad, Arg*entina. Trece un suflu de nerăbdare și bucurie. Intrăm în o cu totul altă zodie a marșului, mai puţin protocolară și mai mult marinărească. De fapt ajungem la unul din aspectele moderne, esenţial în ordinea pregătirii velistice: competiţia. Aceasta, care va începe peste puţine zile, intitulată *Internaţional Sail Training Races 1976 est*e una din cele mai mari cunoscute în istorie. Profitând de sărbătorirea bicentenarului independenţei Statelor Unite, organizatorii aliniază la startul din Hamilton velierele reprezentative ale lumii.

În revista regatei unde sunt trecuţi membrii lui *The Sail Training Associaţion* începând cu prinţul Philip, duce de Edinburgh, unde figurează atașaţii navali, ori reprezentanţii naţiunilor participante, România este absentă. Trimitem unul din puţinele veliere din clasa „A” ale lumii, dar nu figurăm în comitetele de organizare și în presa acestor comitete care face multă vâlvă și publicitate. Pregătirile durează de un an și mai bine. Un comitet internaţional a alcătuit regulamentul regatei.

Clasa A include velierele cu vele pătrate care au mai mult de 150 tone în sistemul de măsurători Thames. Mai pot fi incluse și alte nave de 500 t sau peste, la latitudinea comitetului.

Clasa B include toate navele cu vele având limita de mărime inferioară a 30 picioare (9,14 m) lungime la linia de plutire.

Se vor purta numere de regată, pavilion de clasă, pavilion naţional la pupa. Pavilionul de clasă A este primul suplimentar din CIS. Bill ascultă buletinul regatei la radio. Marile veliere din regata Tenerife-Bermude sunt încă în Ocean, fără vânt. *Kruzenshtern* sovietic a intrat în Hamilton, unde a sosit și *Sir Winston Churchill* britanic, clasa B divizia I, cu echipaj feminin. Alte două veliere sunt la ancoră. Le vedem și noi.

Gipsy Moth V, a lui Francis Chichester pe care redutabilul bătrân a simţit că moare și s-a întors cale de peste 1.000 Mm în Atlanticul de nord, plecase într-o regată transoceanică, este aproape de Bermuda. Am o consfătuire cu Bobi pentru fil mările de mâine. Cobor la magazie, este umed și îmbâcsit, de unde vin încărcat cu casete de film. Am dobândit un calm placid care mă enervează. Noapte. Se văd constelaţiile de lumini de pe insulă. Noapte caldă, salină. *Mircea* se leagănă ușor. Constelaţiile se leagănă și ele. Triunghiul a rămas undeva, dacă nu în uitare, măcar în „Jurnalul de bord”. Știu că voi fi martorul unui eveniment unic al veacului. Am recunoscut de la început că nemișcarea este, pentru un creator în general și un artist în special, una din cele mai chinuitoare forme ale morţii. Nemișcarea de orice

formă ar fi ea. Fizică, morală, interioară, socială. Mi-am spus că numai scriitorul care știe să renunţe poate să-și câștige dreptul la autonomie în toate sensurile. Să renunţe la confortul gloriei, la ispita vană a scenei deschise, căreia îi devine rob, să se raporteze la timp fără să-i devină sclav. Este o noapte de catifea moale și lucie, Oceanul susură în borduri, cerul de-o inefabilă profunzime ne picură cu polen sideral și eu știu că acum, în clipa asta, cartea marșului este scrisă încă înainte ca marșul să se fi terminat. Din punctul meu de vedere, cartea există înainte de a fi așternută pe hârtie. După cum există „Fiii Soarelui”, replica contemporană la „Vulturul”, poate o carte a generaţiei mele, pentru că, de patru luni duc o muncă secretă, laborioasă, aceea care adună în construcţie, în linii definitorii de forţă, viitoarea mea tetralogie. Sunt pe *Mircea* într-un punct geografic visat în adolescenţă, Atlanticul mă leagănă dulce, mă așteaptă evenimente grandioase, dar totul este ca și când ele s-ar fi consumat într-un trecut îndepărtat, în care au de venit istoric și eu m-aș afla într-un alt prezent, de fapt acest prezent fiind el însuși trecut, prezentul celui de al doilea război mondial, scriu mental titlul acelui roman viitor „Războiul” și, iată, mă extrapolez acestei lumi care mă înconjoară cu fastul ei încă tropical, resorbindu-mă în lumea care des parte adolescenţa de tinereţe. Ce naiba este asta unicitate genetică și de ce naiba n-am luat-o întotdeauna de aici? Ce zestre chimică de acizi nucleici germinali are cutare demagog al generaţiei mele, monopolist sadic al scenei literare, și care au fost circumstanţele care l-au făcut ceea ce este? Ce interacţiune subtilă există între el fizic și el moral? Ce rol are știinţa modernă în plusul care se cere literaturii spre profunzime? Rămânem mereu la variante balzaciene, negând descoperirile incredibile ale geneticii, care implicit ne apropie de un neoclasicism al epocii moderne sau… Unde este Rigel?

Unde este Aldebaran, steaua înţelepciunii?! Am uitat Triunghiul Morţii. Mâine intrăm în Hamilton Bermuda!



ESCALĂ DINCOLO DE TIMP

Miercuri 16 iunie. Combustibil 30%. Apă 10%. Clopotul navei bate cele patru duble ale miezului nopţii, sau cum se obişnuieşte în marină ale orei zero. Văd farurile *Gibbs Hill, Airofar; St. Davis, The Narrows.* Boare umedă. Parfumuri vagi, vegetale. Oceanul negru. La 04.22 se porneşte maşina. La 04.35 ne trece prin tribord un velier mare care se îndreaptă spre intrarea în portul Hamilton. 04.52. Se ia drum pentru a ocupa punctul de intrare în port. La 05.30 soneriile fac să ne zbârnâie creierii. Deşteptarea. Plouă. Ploaie tropicală, rapidă şi caldă.

Insula, ori grupul principal de insule, seamănă cu o mandibulă de rac, cu cleştele întors spre continent. Ne îndreptăm spre capătul mandibulei. Cer pâclos. Avem în prova două veliere cu câte trei arbori. Peisajul cu veliere mi se pare incredibil. Se întâmplă o mutaţie stranie în timp. Glisăm în plin secol trecut. Îi spun lui Bobi să nu facă niciun fel de economie la peliculă. Presimt nu atât dimensiunea evenimentului nautic, cât originalitatea şi unicitatea lui. Deocamdată un peisaj de Jongkind fără efecte de lumină, într-un cenuşiu discret pe care se desenează cu peniţa catargele navelor. 07.28. Vedem nava portugheză *Sagres II* identică lui *Mircea* în prova.

07.43. Se ridică pavilionul GOLF. 07.45. În tribord se află la ancoră velierele *Gloria,* cunoscută de noi la Cartagena-Columbia, şi *Christian Radich,* nava şcoală norvegiană. Filmăm. Cercetez velierele prin binoclu. *Gloria* este nouă, ultramodernă, cu echipajul fără prea multă experienţă, dar nava norvegiană are

state vechi de serviciu în Ocean, a participat la regate internaţionale și reprezintă vikingii în această competiţie. Deocamdată nimic de semnalat. Din interiorul mandibulei ies pilotinele care se îndreaptă spre *Gloria, Christian Radich* și *Mircea.* 08.02. Pilotina noastră acostează în tribord. Se ambarcă pilotul. Se coboară pavilionul GOLF și se ridică pavilionul HOTEL. Apare o navă militară americană cu numărul 1095 care evoluează în radă, ca un fel de trecere în revistă și se fixează la 2 cabluri în pupa lui *Mircea.* Cenușie, blindată, silenţioasă nava ridică numirea NHCB. Răspundem ridicând numirea navei. Pe dunetă nervozitate și tensiune la diapazon înalt. Se pare că existenţa a doi comandanţi îl enervează pe pilot. Vedem recifele de corali în ambele borduri, comenzile date de pilot timonierului sunt traduse de Bill care este alb de emoţie, orice greșeală de traducere poate fi catastrofală, le preia comandantul navei, trec pe la comandantul marșului, se întorc la comandantul navei și abia după aceea ajung la timonier, ceea ce lungește în mod periculos traseul execuţiei. 08.18. *Mircea* intră pe șenalul balizat care conduce în interiorul recifului *Murrays Anchorage.* Soarele și-a făcut apariţia. Cerul s-a înseninat. Avem în babord insula St. Georges, dincolo de care, spre Ocean, se află insula St. Davids unde există o bază aero-navală a S.U.A. Închiriată de la britanici pe 99 de ani. Așa se explică prezenţa navei militare americane. Vedem hotelurile, podurile care unesc insulele, băile în trate adânc în uscat, Grant Point. O mie de vile colorate viu, acoperite cu un material ondulat reflectorizant, probabil reflectă lumina solară, etajate pe faleză, un fel de staţiune, ori de sat de vacanţă, o vegetaţie stranie, neidentificabilă, *Shelly Bay Beach,* cer albastru, colţii recifelor acoperiţi cu alge, duduitul motorului, pescăruși, veliere de plăcere, iahturi oceanice, cochete, albe, curioși care vin în șalupe și motor cruisere să vadă navele mari. *Gibbons Bay.* Coasta insulei defilează ca într-un film exotic menit să ne transporte într-o lume fabuloasă. Apar palmierii. Se ridică spada lochului. Suntem în *Shelly Bay Shoal* unde sunt ancorate câteva nave comerciale prin prova cărora defilăm. 08.35. Nava comercială sovietică *Profesor Șugolev* salută cu pavilionul. Răspundem. 08.36. Nava comercială turcă *Erdemir* salută cu pavilionul. Răspundem.

Soarele arde. Echipajul stă la front în ambele borduri. Avem în prova velierul portughez *Sagres* II pe care-l dublăm, salutându-l cu echipajul la front. *Sagres* răspunde cu echipajul la front. Cam bărboși cadeţii, unul dintre ei poartă chiar o pălărie de cow-boy. Peisajul acesta cu veliere în peisajul Bermudelor mă fascinează. Lăsăm în babord *Devonshire Dock* și staţiile căii ferate lungi de câţiva kilometri care unește Harnilton cu *Spanish Port* în capul exterior al mandibulei și câteva puncte de pe coastă: *Mazarine, Pleasant Vieiv.* Trebuie să ne aprovizionăm cu combustibil și apă. Asta se face la extremitatea mandibulei, pe insula Ireland Nord. Intrăm în *Grassy Bay* lăsând în babord *Stag Rocks,* stâncile care închid intrările spre portul Hamilton, *Creat Scund* și *Little Scund.*

Cum dublăm insuliţele și stâncile *Cobblers,* avem în babord perspectiva acestei băi încântătoare mărginite de insule înverzite pe care râd în soare vile cochete, grădini mirifice, hoteluri și palmieri, baia străbătută în toate direcţiile de am barcaţiuni de sport și plăcere, cu vele sau cu motor, de motonave înţesate cu

pasageri, pe deasupra căreia trec avionete și hidroavionete ca într-un carusel ameţitor al unei vacanţe perpetue, opulente și fericite. 09.29. Se dă la posturile de manevră. Avem în prova intrarea destul de îngustă dintre două diguri care formează acvatoriul liliput al insulei Ireland Nord.

În tribord insula păstrează perfect vechea fortăreaţă cu nimic deosebită de cele spaniole văzute în Bocca Chica, Cartagena, transformată în muzeu maritim. La un cablu de intrarea în gustă mașina stopează. Agitaţie. Semnalul stop de la mașină și se raportează la comandă că motorul principal nu are răcire. Îl descotorosesc pe Bobi de aparat și ofiţerul dispare în compartimentul mașinilor. Comandantul menţine nava pe în trarea în port. Mașina a stopat la 09.43. La 09.46 mecanicii lansează motorul principal. Gata de marș. Nava se pune în mers. Emoţia se refulează. La 09.48 dublăm digul de intrare în portul Iron Island și la 09.40 se fundarisește ancora din tribord. La 10.08 se termină manevra de acostare și la 10.15 începe ambarcarea combustibilului. Serviciile au aici o punctualitate și operativitate strict britanice. La 11.58 acostează în tribord o barje cu șalupă pentru ambarcarea apei. Bobi spune că defecţiunea a pornit de la o siguranţă arsă. Pilotul ne atrage atenţia că este un loc rău famat, care produce avarii tuturor mașinilor de pe nave. Cu asta suntem chit, îi lăsăm pe marinari să sondeze adâncimile din jurul navei și cum Bobi are treabă, facem cu schimbul la aparatul de filmat. Avem în pupa velierul american din clasa A *Regina Maris. Mircea* a arborat pavilionul „BRAVO”. Se demontează receptorul Loran-ului și se scoate de la bord, predându-se reprezentantului casei constructoare, pentru reparaţii. Fiecare secundă costă, reprezentantul avertizat prin radio este prezent, după cum sunt prezente toate serviciile solicitate. Pe *Regina Maris* echipajul este format din familii întregi, cu copii la bord, din tineri și tinere care-și văd de treburile lor. Spală vase, se urcă în arboradă să înlocuiască o manevră și se lasă filmaţi cu dezinvoltură. Turiști de toate vârstele conducând motorete *Honda* închiriate, cu un coș agăţat de ghidon, vin de la muzeul marinei și se opresc să-l vadă pe *Mircea.* Un tânăr ţinând de mână doi copii, o fetiţă bucălată, blondă și răsfăţată și un băiat sobru, coboară schela de la *Regina Maris.* Dincolo de velierul american este legată la cheu o navă auxiliară vestgermană. De fapt nava care-l asistă pe *Gorch Fock.* Ambarcăm combustibil și apă. Dinspre Hamilton ies în *Sandy Bay* trei yawl-uri care se antrenează pentru regată. Naviga cu velele albe proiectate pe verdele insulei, bandate mult, lăsând în urmă spuma siajului. 12.35. Apare un velier cu trei catarge, velele desfășurate și marele pavoaz ridicat. *Libertad,* Argentina, 3.765 tone, motor auxiliar de 2.400 CP, echipaj 351 de oameni. Unul din velierele cele mai mari ale lumii. Înaintează solemn spre locul de ancorare. Îl filmăm. De la Hamilton vin pasagere mici încărcate până la refuz de turiști care ne fil mează și fotografiază. Este o foială continuă de ambarcaţiuni.

La 13.45 se termină ambarcarea combustibilului. Începe manevra de virare a ancorei. Suntem asistaţi de remorcherul *Powerful* de o curăţenie exemplară. Ancora s-a agăţat de un cablu din oţel. Cei de pe *Powerful* încearcă degajarea ei cu căngile. Nu reușesc. Desigur, filmăm. Secundul conduce operaţia de degajare

de la bord. Se aduce o gheară de pisică. Se agaţă cablul. Ancora se lasă câţiva metri și astfel scăpăm de cablu. Ieșim în *Sandy Bay* și ne angajăm pe canalul *Dundonald.* Comandantul marșului atrage atenţia pilotului asupra punctului de ancorare fixat lui *Mircea* care nu prezintă siguranţă. Îi argumentează pe hartă că la o schimbare de vânt.

Mircea poate fi pus pe uscat. Pilotul acceptă punctul de vedere al comandantului marșului și ia legătura prin radiotelefon cu căpitănia portului. Suntem asaltaţi de navele de pasageri, unele înţesate cu sute de copii negri, cerul este senin, adie briza, insula își dezvăluie farmecele, don Grig iese din front să fotografieze și este chemat la ordine militărește, echipajul la front în ambele borduri, panglicile beretelor fâlfâie, ne angajăm în șenalul *Two Rock,* vedem stâncile colţuroase și insulele care închid intrarea în radă. Carapace de piatră acoperite cu vegetaţie pitică unde se face plajă. Lăsăm în babord șirul de insule liliput, cu grădini în terase, pajiști și vile. 14.51.

Salutăm nava *Libertad* cu echipajul la front. Rada Hamilton este dominată de arborada marilor veliere. Spectacol măreţ.

Cum Bobi este la mașină, fac oficiul de operator. Câmpul meu vizual se restrânge la cel al vizorului. *Libertad* răspunde la sa lut cu echipajul la front. Este una să comentezi imaginea de pe peliculă și cu totul altceva să refaci pe hârtie ansamblul radei Hamilton în ziua strălucitoare de vară. Toate marile veliere sunt ancorate în șir dublând insulele Dyer, Marshal, Hinson. Au în babord alt șirag de insule mici, câteodată doar de câţiva zeci de metri patraţi, dincolo de acestea rada și partea interioară a mandibulei, un district care se numește *Pembroke.* Trecem cu echipajul la front pe lângă velierele Americii Latine ancorate în șir în această parte a radei. De fapt ar trebui să am patru perechi de ochi și să pot folosi patru aparate de filmat, acţiunea desfășurându-se simultan în toate zonele celor patru puncte cardinale, pe apă, pe uscat și în aer.

În aer ne survolează avionete și hidroavionete de sport. În tribord este aglomeraţie de nave mici cu turiști, ferry și zeci de ambarcaţiuni de sport care se fâţâie în toate sensurile în jurul marilor veliere. În prova se vede o pădure de catarge de toate dimensiunile. Este flota cu vele a claselor „B” și „C”.

În babord, marile veliere cu echipajele la front când trecem.

După *Libertad* ne apropiem de *Esmeralda* – Chile, barchentină cu echipaj de 332 oameni. Se aud semnalele de fluier pe ambele nave. Și *Esmeralda* și-a ridicat marele pavoaz. La catarge flutură flamuri lungi, iar pavilioanele naţionale sunt enorme, în coadă de rândunică, după vechile tradiţii ale navelor militare cu vele din secolele trecute. Bondocul și voinicul *Powerful* se ţine de noi împingând tancul de apă. În prova vedem celelalte nave cu vele: *Gorch Fock, Christian Radich. Tovaristsch, Dar Pomorza.* 15.01. Fundarisit ancora din tribord. Comandantul navei refuză locul de ancoraj, ca fiind periculos. Pilotul cheamă la bord căpitanul portului Hamilton care sosește cu o șalupă a poliţiei. În babord acostează tancul cu apă. 15.19. Comandantul portului părăsește nava, după ce stabilește alt loc de ancoraj pentru *Mircea.* La 15.23 începe manevra de întoarcere pe canal. Filmez caruselul

navelor de plăcere, coasta însorită, forfota de pe apă și din aer. 15.30. *Mircea* a întors pe canal. Navigăm printre insule, colţi de stâncă și nave. *Esmeralda* și *Libertad* ne salută cu pavilionul. Răspundem. Din nou la front, pavilionul naţional flutură ridicat la pic, *Mircea* lunecă silenţios, ne angajăm din nou în *Two Rock Passage,* ieșim în *Sandys Bay,* facem un rondou spre insula *Sandys,* intrăm în *Great Sound* și dublăm prin vest miniarhipelagul dublat prin est, adică insulele *Pearl, Lambda, Hawkins, Alpha, Nelly, Gamma, Ports, Marshal,* trecem de șenalul care desparte insula *Marshal* de insula *Hinson,* unde la 16.12 fundarisim ancora din tribord cu 3 chei de lanţ la apă în *Granaway Bay.* Remorcherul cu barja se ţin scai cu o promptitudine de serviciu automat. La 16.35 barja ne acostează, se leagă furtunurile și începe ambarcarea celor 120 tone de apă. Peisajul este de prospect propagandistic lucrat de un artist cu harul „marinelor”. În prova, două veliere din clasa „B” divizia I, unul cu coca vopsită în albastru dur, apoi coasta districtului *Warwick,* de fapt vedem șoseaua, colinele dulci acoperite cu palmieri, clădirea albă a lui Belmont Hotel cu terenurile lui Golf Club și grădinile înecate în glicine mov.

În prova babord insula *Hinson,* câteva sute de metri pătraţi, vile în stil colonial, ori bungalow, albe, de un alb strălucitor, cu trepte din piatră care coboară la debarcader, și pe apă zeci de iahturi de toate mărimile, albe, legate la geamanduri, zeci de șalupe și motor cruisere. În tribord grupul de insule *Darrel. Burt* și *Crace.* În pupa, miniarhipelagul și drumul ferry-boatului care leagă Hamilton cu staţia Marina pe insula *Sandys.*

De jur împrejur caruselul ameţitor al ambarcaţiilor de plăcere care vin să-l vadă pe *Mircea.* La fiecare secundă alta, sau grupuri de ambarcaţii: cutere și iahturi, un superb trimaran oceanic, catamarane, șalupe, bărci cu motor, papuci zburători, iole olimpice, bărci de pescuit cu vele, familii întregi pe apă, cu copii mici, cu copii mari, cu soacre și socri, cam ce era la Veracruz în automobile este aici în ambarcaţii. Tinere care fac plajă pe punţi, expunându-se cu nonșalanţă soarelui și admiraţiei marinarilor, englezoaice uscate sau mai puţin uscate, metise feline, tineri bronzaţi cu sau fără bărbi, fiinţe incerte cu plete lungi, făcute cu fierul, fără șutiene, deci s-ar putea să fie băieţi, și totul de la început, plus avionetele care ne rassmotează, plus pădurea de catarge a marilor veliere din colo de insulele Marshal și Hinson. Filmăm cu rândul. Îi spun lui Bobi să filmeze, nu oricum, dar să filmeze orice, pentru că prin însumare vom avea ce oferi telespectatorilor noștri ca preambul la evenimentul nauatic al Bermudelor și al anului: regata. A fost o mică criză la comandă. Hărţuit, împărţit, hăcuit, comandantul navei are un moment de „disconfort”.

Bem un pahar pentru Vali Bundă, este ziua lui, dar atmosfera este încă plină de electricitatea acumulatei în timpul intrării în port, schimbării locului de ancoră și micilor feste jucate de mașină și sonda ultrason care face grevă tocmai pe aceste funduri periculoase. La 17.55 se prezintă la bord domnul Kenneth. *Force Commander, Director of Music* din *Merchant Marine Academy United States* să asculte cântecele marinărești specifice ale fanfarei noastre, pentru a ne programa la marele spectacol muzical cu specific marinăresc care se va da de nave la

Newport. Regretăm. Trece un cuter și echipajul ne cântă.

S-a adus poșta. Reprezentanţii lui *Internat tonal Sail Training Races* au intrat în acţiune. Sunt o mie de treburi de făcut până la lovitura de tun care va anunţa startul. Instruirea comandanţilor, fixarea ordinii de ieșire, zecile de instrucţiuni pentru regată: linia startului, semnalele startului și orele pentru cele trei categorii de nave, comunicaţii radio, instrucţiuni speciale etc. Etc. Au sosit la bord revistele tipărite de organizatori și comandantul marșului ordonă să mi se dea câte un exemplar din fiecare pentru a mă pune în temă. În una din ele, chiar *Internaţional Sail Training Races 1976,* există tabele care conţin numele navelor fiecărei clase, pavilionul căruia aparţine nava, tonaj, culoarea navei, echipajul și numele comandantului. Pe întregul tabel există loc alb la aceste două rubrici numai la *Mircea.* Este și ridicol și penibil. Desigur n-am nicio scrisoare adusă de agent, dar știu că voi avea scrisori la poștă, așa că îmi întocmesc planul de filmări pentru mâine, unde prevăd o filmare a întregii flote cu vele din șa lupă. Pentru asta am nevoie de șalupă. Comandantul marșului este de acord. Scot de la magazia radiotransmisioniștilor pachetele cu casete și aranjez casetele care au fost trase astăzi.

Treaba asta cu filmul începe să mă pasioneze. Îmi completez jurnalul și la 21.25 sunt pe punte. Splendid. *Libertad* și *Esmeralda* și-au aprins pavoazul luminos. Este o noapte de păcură în care se înciustează salbele de lumini ale acestor două nave și prin care trec lin luminile de poziţie ale ambarcaţiilor de plăcere conduse de plimbăreţi romanţioși, îndrăgostiţi de îi niște a misterioasă care se leagănă pe luciul apelor. Se aude ronrăitul motoarelor și de undeva sunetul percutant al unei chitare.

Joi 17 iunie. Sunt pe punte înaintea zorilor. Șeful de echipaj, care aseară s-a ocupat de tangoane, supraveghează manevra de lăsare la apă a bărcii cu motor și încrucișarea tangoanelor. De cum se luminează începe forfota pe apă. Am o discuţie puţintel mai la obiect cu prietenii mei de pe navă, care se raportează la ceea ce văd și nu la ceea ce sunt. În general constat că nimeni nu ţine cont de ceea ce este și își notifică pretenţiile la nivelul celui care ar putea fi, ori ar vrea să fie. Trist este când uităm de unde-am plecat și în planul strict individual și în planul mai larg, al naţiunii căreia îi aparţinem. Susţin teza că acest marș este de fapt o croazieră pe care niciun milionar nu și-ar putea-o oferi cu ușurinţă și că, dacă ne gândim bine, 100 de ani de independenţă sărbătorim abia la anu, sclavi n-am avut, colonii n-am avut, ba dimpotrivă, de supt am fost supţi în lege, veacuri în șir. Singura condiţie care se impune este aceea a demnităţii. De fapt suntem de prea multă vreme pe mare și refulările de toate genurile explodează din când în când, ceea ce nu este tocmai rău.

La 10.15 șalupa este gata pentru filmări, terminându-și cursele la uscat. Secundul trece la eche, elevii de serviciu la prova, ne ambarcăm Bobi, elevul Mocanu cu aparatul școlii, bravul meu Marcel cu rezerva de filme și subsemnatul cu bateriile de aparate foto. Trecem filmând bordul și galionul lui *Mircea,* voievodul cu mustăţile lui negre aranjate în Las Palmas și tenul de statuie de ipsos, îndreptându-ne spre cele două veliere din prova. Cer cu gogoloaie de nori. Cele

două veliere sunt ancorate bord în bord, circulându-se liber de pe o punte pe alta. Echipajele: băieţi și fete de la 16 – 18 ani. Cel albastru *Te Vega,* Panama, un schooner comandat de căpitanul James M. Stoll, are un echipaj de 5 ofiţeri și 31 marinari din *The Flint School,* Florida. Încep să înţeleg că nu toate velierele aparţin marinelor militare, ori comerciale, organizate riguros și că multe din ele, dacă nu majoritatea celor din clasa „B", aparţin unor asociaţii, iaht-cluburi ori persoane particulare care-și angajează echipajul de bază cu care închiriază nava doritorilor de a învăţa marinăritul cu vele, organizând croaziere de instrucţie în largul Oceanelor. Voi afla mai târziu că *Te Vega* va pieri, poate prin august, surprins de un uragan, dar tinerii care-i piturează coca, ori se caţără în arboradă, îmbrăcaţi pitoresc, seduși de lecturi, ori îndemnaţi de acel ce interior al migraţiei, nu știu nimic de soarta care-i așteaptă și de uraganul care se pregătește în reostatul Caraibilor, așa că-și văd de treburile domestice într-o libertate absolută. Dublăm insula Hinson trecând pe lângă zecile de iahturi cu vele, pe lângă șalupele de toate sorturile și ne îndreptăm spre cheurile Hamiltonului. De fapt adevărata radă este între insula *Hinson,* o insuliţă *Whites* și Hamilton. Caut să mă
orientez cât decât în noianul de ambarcaţii care ne înconjoară.

Fac un tur de orizont rapid, nu fără să constat că la *Mircea* s-a încetăţenit un fel de monomanie a negaţiei care răspunde printr-un Nu violent, urmat de contracţii ale obrazului și aflux de sânge, la orice propunere. Nici secundul nu scapă, dar își dă seama și atenuează căutând argumente. Rezultatul turului de orizont. Șirul de nave din clasa „A" pornește din dreptul insulei *Hinson* prelungindu-se până la intrarea în ca nal. Între insula *Hinson* și *Whites,* ba chiar dincolo de ea, stau la ancoră navele din clasa „B" divizia I, împestriţate cu tot felul de ambarcaţii de plăcere și sport, pornind de la iola olimpică și terminând cu trimaranele oceanice. În stingă cheu lui pentru ferry și pasagere din Hamilton există un ponton din lemn la care sunt legate splendidele iahturi oceanice din clasa „B" divizia ÎI, acele iahturi visate de mine, dintre care unele au participat la regata circumterestră din 1974. La cheurile pentru marele pasagere sunt nave de pasageri transoceanice, apoi două veliere negre cu festoane albe, la antipozi ca mărime. *Kruzenshtern,* barkul sovietic cu 4 arbori, 3185 Thames tone, echipaj 236 de oameni, comandat de căpitanul I. G. Schneider, și *Sir Winston Churchill* un schooner cu echipaj feminin compus din 55 de membri. Intrăm într-o pungă Salt *Kettle,* lăsând în pupa o navă-bar, cu zbaturi, vopsită în roșu și alb, un fel de imitaţie a primelor vapoare care au na vigat pe Mississippi. Mă miră prezenţa masivă a polonezilor **cu** nave din toate trei clasele, venite din nu prea prietenoasele zone ale Nordului. *Zew Morza, Zawisza Czarny* și *Leonid Teliga,* aceasta din urmă aparţinând clubului nautic *Hutnic* închiriată dt radioteleviziunea poloneză, având la bord 10 oameni. Din clasa „B" divizia II polonezii au 5 iahturi oceanice. Îmi atrage atenţia *Wojewoda Koszdlinski.* La uscat ţinutul numit *Paget,* vile îngropate în glicine și palmieri, cu scări de piatră coborând la ponton unde sunt legate ambarcaţiile familiale. Facem un rondou larg, când apare cu velele desfășurate și echipajul în arboradă *Unicorn,* un bric în lemn lustruit, construit după tipul caravelelor, cu pupa înaltă, având arborat un pavilion

mare al Statelor Unite. Poate cea mai frumoasă navă a acestei flote mondiale cu vele. De numai 190 Th.t. Cu 22 de membri ai echipajului, se pare că servește și drept școală corecţională pentru minori. Evoluează cu motorul, graţios, apariţie elegantă din vremuri uitate. Filmăm trecând în revistă *Sir Winston Churchill; Kruzenshtern* (poartă numele exploratorului rus Adam Johann Ritter von Kruzenshtern), uriașul pachebot olandez *Statedam* venit cu turiști, alt pasager uriaș *Doric* panamez, piturat în alb, la schela lui *Statedam* legat *Eendracht* clasa „B”, un iaht de toată frumuseţea, olandez. Secundul îmi spune că l-a întâlnit la Amsterdam. Secundul vrea să facă o comparaţie între pescajele velierelor în general și între cele de tipul lui *Mircea* în special, așa că ne repartizăm sarcinile. El citește pescajul înscris la prova și pupa navelor, eu trec cifrele în carnet, Bobi filmează, Marcel face fotografii, Mocanu filmează cu aparatul Institutului. Trecem în revistă iahturile oceanice de la pontonul lui *Royal Yacht Club-Bermuda.* Sunt pur și simplu fascinat. Iată *Great Britain II* și *Sayula* II veterane ale regatei circumterestre. *Sayula* II este proprietatea unui milionar mexican Ramon Carlin, sķipper pe propria lui navă și, venit din necunoscut, câștigătorul regatei circumterestre învingând navigatori de mult celebri ca francezul Eric Tabarly pe *Pen Duick VI. Great Britain* II cu echipaj format din parașutiști recrutaţi din brigada 16-a britanică, având-l sķipper pe Chay Blyth. 30.000 de mile marine, trece pe la temutul Cap Horn, coechipieri pierduţi în valurile celor trei Oceane.

Iată-l pe *Gipsy Moth V,* iată *Stella Polare* a marinei militare italiene. N-avem timp. Rondou spre marile veliere. Începem cu *Tovaristsch,* barkul sovietic identic lui *Mircea,* construit de aceeași firmă, trecem la *Christian Badisch,* care are drept galion o femeie într-o lungă rochie de culoarea mărilor nordice. Echipajul norvegian, puștime blondă, se scaldă sărind de la puntea pupa. Stă doar cu câţiva zeci de cenţi metri mai sus decât nava sovietică, de tonaj mai mare, ca să nu spun că *Mircea* este mai greu cu 200 de tone decât *Tovaristsch,* dar de aceeași greutate cu *Eagle, Gorch Fock* și *Sagres.*

Filmăm *Dar Pomorza, Sagres, Juan Sebastian de Elcano,* schoonerul spaniol cu 4 arbori, cu un enorm pavilion naţional la pupa amintind epoca regelui Filip II și stăpânirea Oceanului, navă pe care uniforma, ordinea și aspectul riguros militar sunt la mare cinste, cum sunt și pe *Gorch Fock* unde se văd carturile, observatorii și rigoarea militară. *Esmeralda* are drept galion un condor. Scafandrii autonomi îi rașchetează algele și scoicile de pe opera vie. Aici sunt navele Americii Latine, iat-o și pe frumoasa *Gloria,* cu echipaje dezinvolte, purtând tot felul de cipilici, bărbi, pălării de cow-boy, tichiuţe, într-o dulce înghesuială. Multe din veliere au marele pavoaz ridicat, ceea ce dă radei un aspect multicolor, de paradă navală. Pa vilioanele și fanioanele fâlfâie, lumeţi de pe apă face circuitul velierelor în sutele de ambarcaţii, se piturează peste tot, băr cile circulă de la o navă la alta. Ne întoarcem la *Mircea* printre insulele *Marchal* și *Hinson.* Marea noastră lebădă albă stă izolată de freamătul general. Bineînţeles se piturează la linia de plutire, din barca de cauciuc. Atmosfera la bord explozivă.

Comandantul navei trebuia să participe la un instructaj al comandanţilor și din

nu se știe ce motive n-a participat, Bill a tradus toată noaptea documentele și instrucţiunile privind regata, timpul real, timpul compensat, o mie de chiţibușuri pe care nimeni la bord nu le cunoaște, dar care trebuie știute în cazul special al regatei la care participăm, dar și pentru cultura generală a veliștilor, competiţiile fiind manifestări cheie în lumea mondială a sportului cu vele. Suntem o ţară care ne dezvoltăm marina în ritmuri accelerate, dar, paradoxal, nu avem un iaht-club care să facă educaţia marinărească a tinerilor iubitori ai sportului cu vele, în afara claselor tradiţionale de iahting care nu trec dincolo de 7 m. Bill este dezolat că nimeni nu s-a uitat încă pe vraful de documente tradus.

Secretarul de partid mă invită diseară la un spectacol dat pe cheu la *Flag Pole.* De cine? Probabil de echipajele velierelor. Noi de ce nu participăm? N-avem instrumente și nu sunt indicaţii în acest sens. Argument zdrobitor! Echipa de filmare este gata de acţiune. Bobi, Marcel și subsemnatul la puntea centru pentru șalupa de ora 15.30 cu grupele de permisionari.

Secundul radicalizat face permisionarilor o inspecţie la sânge. Peisajul subtropical, nebunia de pe apă, aspectul halucinant al radei au intrat într-o ecuaţie care amortizează spiritul militar. Secundul îl readuce la realitate. Se refuză primul lot, necorespunzător la ţinută și se înlocuiește cu elevi de ia institut. Facem 10 sau 15 minute de la *Mircea* la cheul *Albuoy's Point.* Am spus că acest cheu, privit de pe șalupa care l-ar aborda cu prova, are în stânga, deci spre ieșirea din radă, pon tonul lui „Royal Bermuda Yacht Club" ca iahturile oceanice și în dreapta Ferry-Terminal unde acostează ferryboat-urile și micile pasagere care se foiesc între insule. Este o după masă radioasă. Cheul este supraaglomerat, locurile de acostare suprasolicitate de șalupele velierelor care aduc permisionarii.

Șalupa lui *Mircea* este *„molto marinaro".* La eche este de serviciu maistrul principal Năstase. Pantalon bleumarin, tunică albă, cascheta cu coafă albă, în picioare, pavilionul la bastonul pupa. Elevii aliniaţi pe banchete, în alb imaculat. Bobi filmează. Eu fac diapozitive color. Rada este plină de ambarcaţii de plăcere. Acostăm la Ferry-Terminal. Direct la clădirea lui „Royal Bermuda Yacht Club" care închide pe stânga piaţeta de pe cheu. Spre oraș o clădire impunătoare, modernă, albă, care domină peisajul cu un peristil pe piloni „The Bank of Bermuda". Am senzaţia acută a întoarcerii într-un timp cvasi biblic. Singurii grăbiţi suntem noi. Există o lentoare a timpu lui fizic care pune stăpânire pe mine de la primii pași făcuţi pe cheu. Lumina este dulce, filtrată prin filtre nevăzute, briza răcoroasă, feţele oamenilor radioase. Clădirea iaht-clubului în stilul vechilor hanuri englezești. Trecem prin saloanele par dosite cu gresie, cu tavanele în bolţi sprijinite pe stâlpi masivi din piatră, la vederea uniformelor însoţitorilor mei chelnerii în dinere, sobri și reţinuţi, devin zâmbitori, ieșim pe terasa unde yachtsmanii își beau răcoritoarele, britanicii în pantalon alb, haină tip yachtsman, bleumarin la două rânduri, revere largi, nasturi din metal cu ancoră, cămașă albă, deschisă, cu fular din mătase pe gât, caschetă cu coafă albă, emblema clubului cusută pe buzunarul de la piept, pipe din spumă de mare, ori porţelan, reprezentând capete de piraţi ori rămânând doar pipe. Îmi dau seama că există o tradiţie de club, o tradi ţie a mării, un mod de

viaţă al navigatorilor cu vele. Desigur și snobismele de rigoare, astea le voi afla mai târziu, jacheta trebuie să fie neapărat din cașmir, neapărat croită de Chester Barrie din Londra și cumpărată la *Trimingham's,* ori dacă este din bumbac, numai bumbac de Madras și tot cumpărată de la *Trimingham's,* casă înfiinţată în 1844. Femeile poartă rochii lungi de plajă, cu umerii goi, turbane multicolore, ochelari de soare enormi, pantofi ortopedici. În sfârșit pe ponton. Iată-le. Unele cu marele pavoaz ridicat. Toate legate cu pupa la cheu. Pe unele din ele, mame tinere cu sugaci dolofani în braţe.

Ciorchini de banane atârnaţi de sarturi. *„Sturtebeker"*-Hamburg (numele celebrului pirat german care a pricinuit destule pagube navigatorilor hanseatici, decapitat în Grasbrook-piaţa execuţiilor din Hamburg), *„Great Britain II", „Stella Polare"* yawl, marina militară italiană, *„Gipsy Moth V"* dat de Lady Chichester unui grup de cinci cadeţi, *„Vega"* marina militară portugheză, cu locotenentul comandor Celestine da Silva, *Sobre,* cu echipaj dintre membrii lui, Royal Artillery Yacht Club" Marea Britanie, *Polonez* marina comercială poloneză și desigur *Sayula* II pe puntea căreia Ramon Carlin descurcă niște scote.

Filmăm cu deliciu. Iată, astăzi n-am chef să fiu reporter. Astăzi mă plimb. Fără carnet, fără ghid de buzunar, fără griji.

Vom filma ceea ce ne place și numai când vom vrea să ne obosim. Orașul acesta fermecător cu trei mii de locuitori trebuie hoinărit fără niciun gând preconceput. Un încântător oraș de odihnă și sporturi nautice, cu un cer dulce, cu străzile pline de aromele lămâiţei înflorite și a mii de odori voluptuoase, mereu împrospătate și vânturate de briză. Străzi șerpuitoare, mai mult niște alei, cu grădini de rai, peluze verzi tunse englezește, palmieri, portocali și lămâi, culori tandre, catifelate, curgând aerian printre jerbele de liane arborescente, vile în culori pastelate cu acoperișurile albe, ondulate, totul de o curăţenie exemplară, de o prospeţime prosperă. Bărbaţii local nici, vorbesc de bermudezii britanici, poartă pantof, ciorapi de aţă trei sferturi, pantalon scurt, recte până la genunchi, cămașă cu cravată, jachetă în carouri. Toată lumea bine îmbrăcată, toată lumea de o remarcabilă și fină politeţe. Ne salută pe stradă – sunt doar gazdele –, toate automobilele dau prioritate pietonilor, nu au viteză mai mare de 20 km/h, conducă torii zâmbesc agreabil, doamnele în vârstă ne fac semne prietenoase, mulatrele sunt statuare, parcă toată lumea se cunoaște, stimează și iubește, orașul este numai prietenie, cădem în altă vreme de dulce și arhaică provincie englezească.

Filmăm strada cu forfota ei, tipuri remareabile, pietoni, trăsurile cu parasolare și cai frumoși, birjarii cu căști coloniale, bravul policemen cu pantalon scurt, blond, mustaţă englezească, casca tradiţională, neînarmat, de care toată lumea as cultă ca de un oracol. Bun! Perioada de aclimatizare a luat sfârșit. Hamiltonul este de neînchipuit în epoca noastră sugrumată de tensiune, producţie, probleme politice și sociale, războaie locale, stress, ieșire în cosmos, droguri, bătălii pentru pieţe de desfacere, luptă de eliberare, lovituri de stat și etc. etc.

De aceea s-o luăm sistematic. Pentru asta trebuie să mă întorc de unde-am plecat. Bobi pleacă. Marcel pleacă. Rămân să cunosc Hamiltonul. Deci la cheul

Albuoy's Point. Este ora când miile de turiști ies la plimbare. Femeile din Europa care-și fac vacanţele aici arborează rochiile cele mai fanteziste. Mătăsuri în falduri generoase, colorate viu, sunt negrese din nu se știe ce trib cu părul împletit în șuviţe, sunt reprezentante ale tuturor raselor și tuturor vârstelor. Unele în toaletă de seară sunt însoţite la cheu de ofiţerii navelor care astă-seară au ba luri la bord. Ca toate porturile din lume, orașul are un bulevard paralel cu cheul *Front Street* pe care cad perpendicular și în pantă abruptă străzile care formează structura longitudinală, intersectate de străzile paralele cu *Front Street.* În stânga băncii este *Pitt's Bay Road,* care conduce în afara orașului spre capătul mandibulei. Străzile perpendiculare conduc în câmpia-grădină a formelor și vilelor care desparte Hamilton de ţărmul Oceanului, preţ de câţiva kilometri. În colţul opus băncii este *Visitors Service Bureau.* Deci o iau pe *Front Street.* În dreapta, cheul și navele, în stânga casele-magazin, clădiri în vechi stil colonial britanic, toate cu peristil pentru a oferi umbră, vitrinele aranjate cu pedanterie savantă, mărci de fabricaţie nu mai tinere de o sută de ani, preţuri venerabile. Prima escală la cușca policemanului, o tribună rotundă cu acoperiș, plasată în mijlocul străzii. Unde este *Flag Pole?* Este pe *Front Street* la câteva sute de pași. Excelent. Am timp berechet până la sosirea șalupei cu cei care participă la spectacol. Este ora de infinită poezie care precede înserarea sub tropicală. Nimic la scară industrială. *Front Street* aparţine tradiţiei. Mă opresc în faţa unei clădiri care mă încântă: pe ristil pe colonade, care susţine un balcon-terasă, acolo este catul de sus, în spatele acestuia alt cât. Rame de lemn vopsite alb la ferestre, ușile, obloanele, cu lac alb. Clădirea în roșu cărămiziu. Acoperișul alb. Foarte multe clădiri pe *Front Street* sunt vopsite în Roșu-cărămiziu. Cu litere albe, aplicate pe cărămiziul clădirii scrie: „Archie Brown & Son". Magazin complex, aprovizionat cu lenjuri scoţiene, modele de veliere, pen dule și ceasuri muzicale, caschete și pipe marinărești; cristale suedeze la *The Viking,* bijutieri și bijuterii „The english Sports Shop", jachete și îmbrăcăminte pentru bărbaţi „The Tawn House" lenjuri și îmbrăcăminte pentru femei, „The Royal Hetchant" figurine din alabastru – magazine cu porţelanuri de China; ori franţuzești, galanterii și parfumerii unde se vând cele mai renumite parfumuri franţuzești începând cu Balenciaga și terminând cu Nina Ricci, lume în vacanţă, extravagantă, uniformele marinarilor de pe trei continente, ofiţerii în alb, elevii noștri în alb, iată și *Flag Pole.* Un catarg metalic înfipt pe cheu. O estradă. Fundal, barkul sovietic *Kruzenshtern.* Merge spre capătul lui *Front Street* până la *Parlament Street* care cade perpendicular pe cheu. Urcuș abrupt.

Pe dreapta un parc cu gazon și palmieri, totul în terase, dominat de clădirea în stil guvernamental colonial a „Colonial Secretariat"-ului, clădită în 1840, unde-și are sediul guvernatorul. *Reid Street,* paralelă cu cheul, apoi alt parc dominat de „Parlament Court". În stingă clădirea modernă a lui „General Post Office". Întors de la filmările făcute azi-dimineaţă, am aflat că scrisorile aduse de la poștă sunt la rangul 2 Neiculescu. M-am dus direct la cabină. Știam că acum este rândul meu. Stela îmi scrie exact, pe puncte, cum s-au rezolvat rapid toate formalităţile pentru pașaport și întoarcerea cu avionul, aici având un rol esenţial aviatorii mei și desigur

ministrul Apărării, care a aprobat actele. Scrisorile pentru Stela sunt la mine. La *Post Office* coadă de marinari români.

Probabil suntem noi mai sentimentali. Oficiante negrese, politicoase, curăţenie exemplară, serviciu exemplar. Cumpăr ilustrate pentru amicii mei de-acasă. Desigur aer condiţionat, marmură, multă lumină. De la poştă spre dreapta pe *Church Street se* ajunge în *King Street,* câteva sute de metri, stradă cu care se termină Hamiltonul, aici dominat de Fortul Hamilton. O iau la stânga. Sunt pe cocoaşa, ori pe creasta insulei.

Această *Church Street* este dominată de clădirea monumentală a catedralei zidită în 1894, stil englezesc, cu vitralii enorme, aşezată în poziţie dominantă. Nu pot rezista tentaţiei unui panoramic de la acest punct. De fapt nu văd decât un sfert din orizont, spre Ocean, unde panta este abruptă şi câmpia presărată cu vile şi ferme şi spre vest unde văd clădirea masivă a lui *City Hall,* care adăposteşte galeria de artă şi teatrul, o clădire modernă, albă. O iau la dreapta pe *Cedar Avenue,* trec prin *Victoria Park,* gazon, arbori umbeliferi uriaşi, un monument al soldaţilor căzuţi în primul război mondial, palmieri, ocolesc *City Hall* şi pe *Queen Street* ajung la *Par-La-Ville Park,* unde într-o foarte veche casă colonială se găseşte muzeul istoric al Bermudelor şi biblioteca. Deocamdată le fixez pe ghi dul meu mental, cobor strada abruptă exact la *Bird Cage,* acolo unde stă policemanul, şi ajung la debarcader în clipa când şalupa lui *Mircea* cu pavilionul fluturând, cu toată lumea aliniată, atinge cheul. Sunt spectatorii pentru *Flag Pole.* O mare tălăzuitoare de oameni se îndreaptă spre *Flag Pole.* Este o înserare scurtă, dar înserare, nu ca la tropice, cerul se estompează, florile şi arbuştii înfloriţi umplu *Front Street* de parfumuri va uitate, caleidoscopul de chipuri devine derutant, apar toaletele extravagante, ori numai elegante, domni negri în ţinută impecabilă, yachtsmanii cu hainele la două rânduri, fulare la gât şi caschete, niciun ţânţar, nicio muscă, strada este barată cu un gărduleţ metalic, de fapt un simbol, automobiliştii virează pe *Queen Street* fără niciun comentariu şi noi luaţi de puhoi ajungem pe *Biernaby Street,* strada care coboară abrupt drept la *Flag Pole.* Vedem peste punţile lui *Kruzenshtern* rada plină de ambarcaţiuni, vedem perfect la tribună, vedem perfect spectatorii din faţa noastră, aşezaţi ca într-un amfiteatru în aer liber. Programul este deschis de o formaţie locală, cu vechi cântece marinăreşti. Cântă apoi cor şi fanfară, marinari, cădeţi şi ofiţeri de pe *Esmeralda.* Se face noapte. O noapte caldă, fraternă, când de o infinită duioşie, când electrizată de voluptate.

Chilienii aduc ritmuri necunoscute nouă. Băieţi şi fete se aşază pe caldarâm. Punţile şi sarturile lui *Kruzenshtern* sunt pline de cădeţi sovietici. În fotolii de plajă vedem ofiţerii şi câteva femei în uniforma bordului. Următorul punct din program, băieţii de pe *Kruzensthem.*

Se pare că staţia de amplificare este a navei lor. Au foarte multă siguranţă şi sunt perfect degajaţi. Doi cu chitare electrice, un baterist şi un pianist la pian electric. Izbucnesc într-o „Katiuşă”. Ritmul în care debordează electrizează publicul, care cântă şi el, secondându-se cu bătăi sacadate din palme. O ne gresă din public iese şi dansează cum ştiu să danseze negrii, numai ritm şi expresie. Apoi

se cântă „Country Roads”, lumea zice cu o bună imitaţie a accentului din Virginia de Vest care le aduce ovaţiile asistenţei. Este evident, sovieticii s-au pregătit excelent pentru această întâlnire internaţională, bateristul nu este cu nimic mai bun decât elevul caporal Doru Mereţ, nici chitareștii lor mai buni decât ai noștri, dar ei au luat lucrurile în serios și sub toate aspectele. Echipajul urcat în arborada lui *Kruzensthern* aplaudă frenetic. Se iluminează arborada cu proiectoarele. În fundal trec iahturi cu luminile de poziţie aprinse. Totul ca într-o feerie marină. Urmează o formaţie poloneză, polonezii de pe *Dar Pomorza* au contestat decizia care atribuia câștigarea regatei de către *Tovaristsch,* acum poartă un fel de cămăși lungi din în au un fluieraș absolut virtuos, dar sunt alături de emoţia publicului. O foarte uscată englezoaică de pe *Sir Winston Churchill* dacă nu chiar căpităneasa, cu nasul jupuit, simpatică și vioaie, cu un tânăr vesel și spiritual, cântă fără acompaniament cântece marinărești, cu cerând publicul prin simplitatea lor necontrafăcută… Senzaţia serii. Un bătrân marinar chip de John Bull, prevăzut cu un bărboi magnific, îmbrăcat în blujeans și cămașă albastră, ursin, duce pe umăr un papagal mare, de un verde ţipător, cu capul galben și un soi de tamtam, fiind secondat de alt bărbos cu un acordeon agăţat pe umăr. Publicul este politicos, amabil, bine voitor. Papagalul obișnuit cu spectacolele se caţără pe craniul marinarului, care ne cântă cântece marinărești pline de nostalgie, bătându-și ritmul pe tamtam, acompaniat de acordeon. Mă încearcă o tristeţe și o însingurare fără nume. Trec iahturi cu velele întinse, aripi albe pe fundalul de catifea, luna lejeră, odorile mării și ale pământului, perechi înlănţuite, o noapte făcută pentru dragoste. Șalupa pe laguna de antracit, navele cu pavoazul luminos decupate strălucitor, din întuneric Mirc*ea și* Bill venit de la cocktail-ul dat de consulul american, unde participanţii au venit care în frac, care în pantaloni scurţi și pantofi de tenis. Uniformele noastre au făcut senzaţie. Secundul de pe nava-muzeu americană *Gazela Primeiro* se consideră gazda lui *Mircea* la Philadelphia și, anticipând cu căldură oficiile, îi conduce cu mașina la cheu, toată seara dedicându-și-o alor noștri. Aflu și consemnez ce s-a întâmplat cu *Freelance,* nava din Antiqua. Se pare că cei 14 cădeţi novici au trecut printr-o furtună zdravănă (1000 de mile între Antiqua, Indiile de vest britanice și Bermuda) care i-a înspăimântat, astfel că jumătate au cerut să se întoarcă. La 20 mile de Bermuda, gaură de apă. Se ambarcă apă în sala mașinilor și nivelul ei crește cu repeziciune. Se organizează o echipă cu ghiordele. Apa crește în continuare. Comandantul dă ordinul de abandon al navei.

Se dau la apă două bărci de salvare și se lansează mesajul *Mayday.* Ocolind nava se constată că axul unei elice s-a rupt și apa se infiltrează pe acolo. Un ofiţer și doi marinari plonjează, constată locul (probabil gândindu-se la rechini) apoi se confecţionează un cep cu care plonjează marinarul Mike Pigot, astupând gaura de apă. Când spun „cădeţi” pe aceste nave de club, ori închiriate unor asociaţii sportive, trebuie înţeles tineri voluntari, amatori de navigaţie, care acceptă o ambarcare, deci un fel de sportivi amatori care dau destulă bătaie de cap personalului navei. După obturarea găurii de apă, comandantul Hugh Bailey constată că apa este la 12 inchi de puntea centru și *Freelance* se va scufunda în

30 de minute. Cadeţii îngroziţi, niciunul nu mai fusese pe mare, unul în genunchi, se ruga.

Două avioane, unul de la *Canadian Forces* și altul de la *U.S. Marines* localizează nava, freigleter-ul finlandez *Trolleholm* recepţionează S.O.S.-ul și vine să salveze echipajul, un avion al lui *U. S. Navy* parașutează o pompă mecanică care înlocuiește eficace echipa cu ghiordele. *Trolleholm* ia nava la remorcă și o aduce în Bermuda. Cadeţii, studenţi la Institutul tehnic din Antiqua constată că sunt sătui de mare și unii vor acasă. Până la urmă rămân. *Freelance* se află în reparaţii, dar aventura ei nu se sfârșește aici. Îmi termin notele. Ies pe dunetă. Este foarte târziu, laguna de păcură, disting siluetele observatorilor prova și pupa, la puntea-centru cei din serviciu de gardă sunt la posturi și în liniștea profundă a nopţii aud clopotul bătând trei duble și o simplă: ora 23.30. Este timpul să ne culcăm.

Vineri 18 iunie. Astăzi îl pierd pe Bobi de operator. Rămân propriul meu operator. Nu strică niciodată să înveţi o meserie în plus. Îmi scot casetele cu film de la magazie și cer aprobarea comandantului elevilor pentru a-l învoi pe Mar cel, care să mă însoţească. Nu-mi place să schimb filmul, Mar cel a învăţat să facă treaba asta și în doi oricum, ne descurcăm mai bine cu tot harnașamentul. Bobi face parte din invitaţii care-l vor vizita pe *Gorch Fock.* Ziua se arată minunată. Cer limpede, căldură plăcută, briză și desigur nave. Nave de toate mărimile, formele și culorile, marinari, tineret în uniformă, turiști, lume în vacanţă. Plecăm cu cea dintâi șalupă a permisionarilor. Inspecţia lor la puntea-centru, ţinuta trebuie să fie impecabilă, apoi elevii coboară scara din babord și ocupă locurile din prova, coboară cadrele și ocupă banchetele laterale așternute cu o husă de creton, cel de serviciu la șalupă stă în picioare la eche, în prova sunt doi marinari pentru manevra de acostare care poartă vestele de salvare regulamentare, îl lăsăm pe *Mircea* la ancoră și desigur îl filmez, sunt de-a binelea îndrăgostit de navă, are o supleţe, o eleganţă robustă și tonică, ne-a scos teferi din câteva furtuni cel puţin notabile, în definitiv este într-un fel Patria, tradiţia marinei și academia ei plutitoare, înseamnă acasă și mai mult decât acasă, deci îi filmez galionul, etrava dansată, bompresul și pe măsură ce ne depărtăm intră în obiectiv punţile și catargele, vergile și întreaga arboradă. Trag câteva planuri generale ale radei, câteva prim planuri și ajungem la debarcader unde filmez elevii noștri, șalupa, forfota de pe cheu. Astăzi voi savura acest oraș al păcii și echilibrului. Marcel este un însoţitor ideal, tăcut, discret, fără extravaganţe, copil așezat de muncitori așezaţi. Mă încearcă o stare fluidă de confort spiritual. Lumina cade albă pe caldarâm, pe faţadele caselor stil colonial, pe apele fosforescente ale lagunei, pe vele și supra structurile din fiberglass; pe uriașele pacheboturi *Statendam* și *Doric.* Cumpăr ilustrate și fixez itinerarul. O luăm ușor pe *Front Street* spre Poștă. Lume în șorturi, lume cu căţei, lume cu copii, automobile la pas și trăsuri la trap, șoferii negri opresc și ne fac semne amicale, pe *Parlament Street* vine o trăsurică de curse, trasă de un superb trăpaș roib. Filmez ca lui, filmez strada, asta mă incomodează puţin, mă gândesc la confraţii mei care se autointitulează „scriitori totali" și-mi spun că acest gen de reportaj filmat, pe care

Ioan Grigorescu îl practică cu fervoare, făcut și de Toma George Majorescu cu multă adresă, va dobândi drept de cetăţenie în cetatea literelor moderne. Deci filmez *Colonial Secretariat, Parlament Court* și desigur marinarii de pe *Mircea* veniţi la Poștă. Intrăm, toată lumea aceasta curată, bine spălată și îmbrăcată, cu oficiantele coafate și manicurate, ne zâmbește. Scriem ilustratele. Pe setul cumpărat pentru sertar, una din oficiantele negrese ne aplică ștampila poștei din Hamilton, urmând ca noi să apli căm la bord ștampila filatelică a navei, care subliniază croa ziera. De la poștă, la catedrală. Nu este decât paraclisierul, dacă așa se va numi la anglicani omul acela binevoitor. Clădire gigant, placată cu marmoră și faianţă, cu bibliile lăsate pe pupitre, pernele și evantaiele pe bănci. Curăţenie care transformă totul în strălucire. Vitralii aproape bizantine. Amvonul sculptat. Statuile apostolilor în culori vii. Paraclisierul vrea o monedă românească, după cum vrea să-și imortalizeze nu mele pe un prospect cu istoricul catedralei pe care ni-l dăruiește. Ieșim în grădină și panoramez Hamiltonul. Cu flerul de turist încercat, o luăm prin *Victoria Park* și pe *Park Street* ajungem într-un cartier fermecător cu vile și pajiști de gazon, peluze, palmieri și banani, cu mereu splendizii franboyan în Cuba, aici *pansiana* pe care ard florile acelea carnale, roșii, arbori umbreliferi de o stranie frumuseţe exotică, cu mimoze și glicine, cu piersici și mirt înflorit, cu oleandrii și lămâiţă arborescentă, de fapt suntem în cartierul de locuit, pe *Serpentine Poad,* niște serpentine încolăcite savant pe o pantă nu prea abruptă și cel dintâi prim plan pe care-l trag include o grădiniţă de copii. Sunt mai ales multe fetiţe, fetiţe blonde ca Voica, filmez și-mi păstrez destul de greu morga. Le dăm pliante cu *Mircea* și ilustrate cu *Mircea* spre bucuria generală. Sacii din plastic cu gunoi menajer sunt scoși la stradă, curţile nu sunt despărţite prin garduri, vilele sunt cochete, unele ascunse sub palmieri uriași, nimeni nu tândălește pe nică ieri, trecătorii ne surâd și salută, filmez și ne oprim să ascul tăm briza foșnind în palmieri și să asistăm la metamorfoza luminii. Adică să vedem pulberea solară, incandescentă atingând coroanele fremătătoare ale palmierilor unde lunecând pe luciul lor cerat, pulberea aceea se colorează vag într-un verde palid, ca mai apoi curgând printre frunzele canelate, fremătătoare, să devină din ce în ce mai opulent verde, mai păstoasă, apoi transformată într-un fel de mied luminescent să cadă pe florile lianelor, ori pe glicine, ori pe roșiile flori sexuale ale arborilor pansiana, ţesând totul într-o vrajă magică, încărcată de arome și ele colorate din pricina intensităţii lor. Aventura aceasta a luminii de la pura incandescenţă solară la cromatica opulentă și scrisuală mi-l reamintește mereu pe Gauguin și dincolo de el, lumea magică a culorii-simbol. Cândva probabil culoarea simbol a stat la izvoarele vorbirii, metamorfoza lu minii la izvoarele poeziei. Vagabondăm leneș pe *Posemont Avenue,* dincolo de vile încep pajiștile și culturile și ne întoarcem în orașul comercial prin *Pichmond Road.* Imaginea mea globală despre Hamilton s-a închegat.

O primă bandă paralelă cu cheul cuprinde prăvăliile, docurile, tot ce se leagă de industria turismului și de comerţ.

Apoi urmează o a doua bandă, paralelă cu cea dintâi în care comerţul lasă loc clădirilor guvernamentale, religiei, sănătăţii, aici sunt parcurile și muzeele. A treia

bandă este rezervată refugiului, locuinţelor, grădinilor, familiei, confortului. *Richmond Road.* Vile. Grădini. Palmieri. Pansiana. Sfârșește într-un scuar vast, dominat de o clădire modernă stil guverna mental, cu câteva etaje care are în faţă o fântână arteziană.

American Internaţional. O piaţă dincolo de această zonă fermecătoare, unde se află *Mariner's Club, Posebank Theatre* și o mare reprezentanţă de automobile, unde patronul ne aprovizionează cu un teanc de prospecte ale automobilelor de ultimă modă. Coborâm pe *Bermudian Boad.* Cadeţii de pe *Gloria* se fâţâie prin oraș cu motoretele „Honda" închiriate pe 2 dolari, două ore. Întâlnim cadeţii de pe *Christian Badich,* puști imberbi, pistruiaţi, cu părul aproape galben, care încearcă să meargă legănat și să pară mai vârstnici decât sunt. Întâlnim și marinari de-adevărat, adică ca-n cărţi, tatuaţi savant cu timone pe care stau încolăcite sirene cu sâni generoși, nuduri din „Play-Boy" ori revistele sexy, în mare densitate pe cenţi metrul pătrat de piele. Coborâm pe *Pitt's Bay Road, a*dică strada care prelungește spre vest Fr*ont Street.* Este o clădire modernă care ocupă spaţiul dintre Be*rmudiana Road* și Pa*r-La-Ville-Road* (Bermudiana are pe dreapta coborând spre cheu parcuri și în mijlocul acestora clădirea lui Bermudiana Hotel).

Consulatul american. La parter prăvălii de tip „Souvenirs". Blasfemie. Intru și cumpăr pe doi dolari și jumătate o reproducere de epocă a hărţii Bermudelor, pe pânză de in cu sirenele și monștri marini de rigoare, fregatele și vânturile cu chip de copii dolofani pe gurile cărora ies curenţii de aer. Facem o vizită celebrului „Bermudiana Hotel", care ocupă singur o pagină publicitară în pliantul „Where to stay în Bermuda".

Pe *Pitt's Bay Boad* vine un ofiţer de marină superior, poate american, (toate uniformele de marină sunt asemănătoare: bluză albă fără mâneci, caschetă cu frunze de stejar, pantalon alb, gradele cu „ochiul lui Nelson" pe epolet negru) care are mâna stângă înlocuită de un braţ metalic din inox, terminat cu o cange, identic cu personaje întâlnite în Joseph Conrad, ori Jack London. Cum port ţinuta gri-fer cu o caschetă crem, îl salut militărește, Marcel mă imită și bravul marinar răspunde impresionat. Avem în stânga, spre cheu *U. S. Navy Shore patrol* îngropată în palmieri, debarcaderul Yacht clubului și alt hotel celebru, așezat chiar lângă lagună „Princess". Aici există trei terase succesive care fac farmecul insulei.

Faleza, strada, colina. „Bermudiana" este pe colină. Sub copertină o trăsură clasică din care debarcă o familie nou venită.

Hol amplu, aer condiţionat și: *shopping arcade, beauty salon, barber shop.* Mă gândesc la marile noastre hoteluri de pe litoral, de la Olimp și Venus, de la Jupiter și comparaţia ne este favorabilă. Coborâm, jos este un fel de tavernă simpatică, fete de culoare planturoase și animatoare sunt gata să ne seducă, ne păstrăm echilibrul moral și când ajungem la cheu aflăm că putem face schimb de pliante la marile agenţii de voiaj de pe lângă *Post Office.* Demarăm în viteză cu rangul 1 Diaconescu.

Marcel cu figura lui de înger blând face operaţia meticulos și după câteva vizite noi i-am înzestrat cu pliante turistice românești vizând toată ţara (iată-ne

propagandiști O.N.T. în Bermuda) și cu pliante bermudeze și de aiurea: Japonia, India, Canada. Este cazul să facem schimb de experienţă la *Visitors Service Bureau,* în colţul cheului. O foarte simpatică matroană mulatră ne face semne disperate. Nu are nimic. Toate au fost împărţite. Cum însă cunosc limbajul ăsta de-acasă, sunt prevăzut cu un „passe-partout" fără greș. Îmi scot insigna cu *Mircea* de la buzunar, o fac cu mimă semitragică și, după ce o privesc oftând, o ofer frumoasei de categoria grea. Femeia apreciază atât mimica, cât și gestul. Scoate sunete ciripite, mărturisește o simpatie incendiară și, cu gestul iarăși bine cunoscut de-acasă, scoate de sub tejghea o minune de volum ilustrat „Bermuda Today", apoi, ca prin minune apar pliante, un alt volum „This Week în Bermuda", hărţi-ghid, Marcel zâmbește angelic, deschide servieta, ori geamăntanul în care ţinem aparatul de filmat și îndeasă totul aici, acest tot devenit abundent când ciripitoarea amfitrioană alertează o colegă blond-britanic, care la insigna lui Marcel, vine cu partea ei de contribuţie. Excelent. Ne întoarcem la debarcaderul supra încărcat de curioșii care privesc sosirea și plecarea șalupelor cu cadeţi. Apare în radă șalupa lui *Mircea* cu nea Nae (se citește maistrul principal Năstase Neculai) în picioare la eche, ţinută albă, cu pavilionul fluturând, cu marinarii de serviciu la prova. Peisaj mirific. Iarăși străbatem toată rada, trag restul de peliculă și după dejunul la careu, trec să-mi redactez notele. Vine nea Ivan care este de gardă și mă anunţă că pleacă ultima șalupă. Echiparea, aparatul de filmat, ambarcarea la șalupă și direct la *Royal Bermuda Yacht Club.* Fac o nouă revistă a yachturilor oceanice, după care pe *Queen Street* ajung la „Bermuda Historical Museum". De fapt o casă veche transformată în muzeu. Machete de veliere legate de istoria colonizării. Gravuri de epocă reprezentând căpitanii acestor veliere și guvernatori ai arhipelagului. O vitrină cu uniforme vechi ale trupelor britanice din garnizoanele forturilor. Și desigur *Sea Venture* și *Deliverance* navele istorice ale Bermudelor.

În 23 iulie 1609 *Sea Venture* naviga din Anglia spre Virginia America de nord avându-l la bord pe amiralul George Somers. Un uragan desparte *Sea Venture* de restul flotei și nava naufragiază la 28 iulie pe coasta fermecătoare a insulei. Cu resturile din *Sea Venture* amiralul și oamenii săi construiesc două nave *The Deliverance* și *The Patience,* cu care ajung în Virginia. De aici încolo începe povestea obișnuită a colonizării cu prizonieri, apoi cu sclavi negri. Sclavia se abolește în 1834.

Văd două portrete de epocă, înnegrite de fumul lumânărilor, erodate de timp, culorile crăpate; rame grele, aurite: Sir George Somers și Lady Somers. El tip de „dur", om al mării și colonizator. Muzeu modest, provincial. Casa se află în parc.

Acest *ParLa-Viile Gardens,* este un parc miniatură cu vegetaţie tropicală și subtropicală, așezat în terase pe coasta colinei care alcătuiește creasta insulei. Când mă întorc la cheu, animaţie de zile mari. Sute de copii de școală se ambarcă pe un pasager care face turul lagunei și zeci de femei și fete în rochii vaporoase de seară, însoţite de ofiţeri de pe *Libertad,* ori poate *Gorch Fock* așteaptă șalupele pentru a se duce la navele care primesc oaspeţi în seara asta. Tentez o conversaţie cu echipajul de pe *Sayula II.* Este la bord un marinar, probabil angajat permanent

Adolfo Orenday N. Care a participat la regata circumterestră, când *Sayula* a câștigat, dar ne înţelegem greu și nu pare pus pe confidenţe. Mai sunt acolo trei membri ai actualului echipaj; un student la Universitatea Naţională care face ingineria, un student la drept și navigatorul. Filmez din nou *Gipsy Moth V,* pe majoritatea yachturilor se ambarcă alimentele, mă întorc la cheul devenit promenadă pentru localnici și turiști, apoi cu Călin la echea șalupei, manevrând abil printre zecile de alte ambarcaţiuni pline de cădeţi, mă întorc la navă. La cină aflu noutăţi în legătură cu americanii care se ambarcă. O echipă de televiziune de la compania N.B.C. Una din cele mai mari ale Statelor Unite și trei reporteri dintre care unul la celebra revistă „National Geographic". Mă încântă faptul că va fi la bord un operator adevărat de la care, oricând se poate fura puţină meserie. După masă șalupa *Mistres* a adus la bord ziariști ai presei locale.

Se întâmplă două lucruri la bord foarte puţin vizibile, două acţiuni care sensibilizează zone interioare și determină mutaţii stranii. Unul este acela care s-a manifestat mai violent, ori mai discret la toate escalele, conducând la ceea ce se numește la bord „personalitate" nu în sens caracterologic, ci în sens social-monden, să zicem. Conform protocolului unii membri ai echipajului au participat și participă la manifestări publice, protocolare și de reprezentare uzuale. Nava este reprezentată de comandantul ei și în cazul prezenţei la bord a unui grad superior, cu o funcţie de comandă și de acesta, singuri de obicei, ori cu însoţitori, după caz. Din cocktail în cocktail unii și-au pierdut busola și ceea ce este curios, nu și-au pierdut-o cei care de fapt și-au consolidat personalitatea profesională învingând misiuni dificile în mare, înfrângând uragane, salvând nava pe care o comandau, executând exemplar marșuri în condiţii grele, ci alţii, mai mult spectatori ai ansamblului. De aici răsturnări nefirești ale eu-lui, accese de megalomanie, atitudini de granzi, ridicole de la un anumit barem al înţelegerilor în sus, nocive în structura ierarhică a echipajului. No tez cu oarecare perversitate gesturile, replicile, tonul, atitudinile care mă conduc la concluzia că doctorul Săeșan n-a exagerat o iotă în analiza făcută bolilor psihologice care pot bântui echipajul la un anumit stagiu de ambarcare. Al doilea lucru care creează efervescenţă la toate nivelele este regata.

În toată literatura de specialitate, pe orice meridian s-ar scrie ea, se vorbește tot mai insistent despre trecerea de la noţiunea de *barreur,* ori *sķipper* omniprezent, unic și infailibil într-o regată, la aceea de echipă. Pe un mare velier lucrurile se complică și nuanţează, aspectele tactice privind mai ales manevra velelor în n condiţii din n posibile, considerând că din punct de vedere al greutăţii optime, dispunerea ei la bord și cele încă o mie de lucruri care aparţin navei, lucrurile sunt rezolvate. Aspectele strategice vizând curenţii și vânturile dominante în diversele zone ale drumului, drumul de urmat în condiţii date, ori previzibile, și tot ce decurge de aici pentru manevră și optimizarea ei se referă la navigator și comandant. Toată lumea știe că *Gorch Fock* lasă la nava auxiliară absolut tot ce nu ţine de strictul necesar. Telegraful marinăresc funcţionează perfect de la navă la navă. S-a creat un spaţiu moral și un timp al regatei. Oamenii au idei, lucrează noaptea, ar vrea să optimizeze condiţia sportivă a navei, uitând uneori datele obiective ale scopului

esenţial și final. De aici o anumită stare de tensiune între cei dornici de performanţă și cei cu grija ansamblului. Dar este foarte târziu, *Empire Room* prezintă pe celebra cântăreaţă mulatră Freda Payne, la „The Jungle Room" pe *Queen Street* cântă formaţiile „The Talbot" și „Esso Steel Band" din Trinidad, Bill Williams *english pianist* și *„satirical comedian"* se produce la „Hamilton Bar" așa că este cazul să-mi pun pijamaua și să mă culc liniștit.

Sâmbătă 19 iunie. Clima este de gen feminin și încrederea prea mare în acest gen te poate duce la erori cel puţin regretabile. La toate navele ca și la noi s-au declanșat niște maladii ciudate, cu dureri reumatice, ameţeli, febră și leșinuri.

Fiul fostului meu elev a vomitat sânge. Pișta suferă. Inginerului meteorolog i s-a pus în mișcare o piatră la rinichi care-i dă crize. Abia-mi pot răsuci capul și mișca umărul. Drace!

Iată superba climă subtropicală ce renghi ne joacă. Să fie și apa? Naiba știe și cine are vreme de analize, când la carte scrie că speranţa de viaţă în Bermude este de 65 de ani la bărbaţi și 72 ani la femei. De altfel peste tot pe unde-am um blat, femeile deţin o rezervă de viaţă cu cel puţin 10 ani mai mare decât bărbaţii și probabil de aceea am văzut regimente de doamne respectabile debarcând de pe marile pacheboturi și mult mai puţini domni respectabili făcând același lucru. Cum chestiunea mă depășește, particip la adunarea de la puntea centru unde comandantul marșului informează echipajul că echipa N.B.C.-ului va face un film de televiziune care va fi văzut de toată America. Deci!… Concluziile se impun de la sine. Lui Bobi i s-a spart nu știu ce tubulatură, așa că rămâne la bord să și-o repare. Mă ambarc în prima șalupă cu Marcel și prietenul nostru fidel, aparatul de filmat. Repetăm trecerea în revistă a navelor care sunt în drumul nostru. În radă domnește atmosferă febril-festivă. Șalupe pline de vizitatori care se îndreaptă spre marile veliere, șalupele acestora cu permisionari picând spre cheu, micile pasagere ale companiilor de turism bermudeze cu turiștii stând ciorchine pe punţi, flamurile de la catarge și marele pavoaz fluturând în vânt pe mai toate navele, iahturile cu vele ale localnicilor, ori cele „Charter" cum ar fi ketch-ul *Ivory Gill car*e poate fi închiriat contra 50 de dolari pe jumătate de zi, ori 90 dolari pe zi, având aer condiţionat și recepţie T.V., ori cele care fac „Bermuda water tours", 3 ore egal 10 dolari, acele frumoase „glassbottom boat", șalupe din fibră de sticlă cu o cabină care oferă vizibilitate perfectă, totul în mișcare, siaje înspumate, bâzâit de motoare hors-bord ale căror reclame sunt încântătoare: „la *bonne affaire EVINRUDE"; „sur l'eau, liberte se dit YAMAHA*"; *„Suzuki"-nous sommes tellement surs de la qualite de nos moteurs que nous les garantissons 2 ans* etc., etc. Ca să nu mai vorbim de bărcile lui *Chris-Crajt Corporation,* Pompano Beach, Florida, de motoarele „Johnson", celebrele „Johnson" – apoi atingem cheul, acostăm și direct la *„Sayula II".* Vreau să vorbesc cu Ramon Carlin. Este la bord, trebăluiește ceva, aștept cât cred eu că pot aștepta filmând la celelalte nave, apoi mă radicalizez și las onorabilul milionar să-și vadă de treburile lui. Am sarcini exacte de la Bill care-o ţine din instructaj în instructaj: să-i ștampilez nu se știe ce plicuri filatelice și lui Bobi să-i

pun ilustratele la poștă. Facem un tur pe *Pills Bay Road.* Într-o mașină un dulău uriaș de o rasă foarte exactă și pură pe care stăpânul văzându-ne că-i facem semne amicale îl scoate pe trotuar. Mergem la poștă, ștampilăm și expediem ce este de expediat, apoi coborâm pe pantele din nord ale străzilor, care sunt din ce în ce mai mult locuite de negri. Dincolo de *Dundonald Street,* tei înfloriţi. Tei înfloriţi și tufe înflorite. Soc. Nu-mi vine să cred.

N-am avut nicio clipă sentimentul anotimpurilor. Oceanul este gol de anotimpuri. Aroma teilor înfloriţi se filtrează în mine, răscolindu-mi toate amintirile legate de începutul fabulos al verilor adolescenţei, ori de verile Grădiște! O nuntă.

Toţi participanţii sunt negri. Mireasa într-o fastuoasă rochie albă, mirele în diner alb, domnișoarele de onoare în rochii lungi. Filmez. Cred că am greșit diafragma – erau cu toţii pe partea umbrită a străzii, dar oricum. Coborâm până la colţul dintre *Princess Street* cu *Elliott Street.* Arbori vechi, case albe, străzi curate și populaţie de culoare. Ne întoarcem în orașul comercial trecând prin *Victoria Park* unde facem o haltă de ajustare, după care revedem *Serpentine Poad,* revenim din lumea de poveste cu flori și arbori înfloriţi, filmăm *City Hali* și o poliţistă de culoare ne arată unde sunt galeriile de artă.

De fapt ele sunt la *City Hali,* poliţista ne indică *Walker Arcade,* adică un fel de complex de magazine unde cobori o stradelă în trepte și unde sunt prăvălii cu survenire cu totul originale. După o tehnică care-mi scapă, o folie subţire din plastic care reproduce un tablou celebru, folia lipită pe o bucată din lemn, poţi cumpăra un Renoir cu 1 dolar și oricare mare maestru al renașterii pentru 5 dolari. Reproducerile sunt o minune de tehnică, ideea cu lipitul pe lemn dă tabloului aer de icoană. Sunt acolo mai ales impresioniști. De fapt este o replică a marilor galerii de artă, o replică falsă, industrială, de popularizare și vulgarizare, mă gândesc că este totuși un pas înainte, nu toată lumea poate să călătorească la Paris să vadă Manet la Louvru, ori la New York să viziteze Metropolitan Museum, ori la Leningrad să admire Ermitajul. Prefer să-i cumpăr lui Horia un plic pentru „Wiew-master" având 21 de fotografii stereo din Bermuda. Este o dimineaţă în care-mi iau rămas bun de la acest oraș situat într-un timp ideal, timpul vacanţelor. Hoinărim pe străzile acum familiare, cu sentimentul acela fluid dinaintea ridicării ancorei. Duioșie vagă, regret voalat, senzaţia noului care așteaptă să fie descoperit mereu în prova navei, nerăbdarea de a scurta distanţa rămasă până la Constanţa. Marcel este un coechipier excelent.

Știe să tacă. Din nou pansiana înfloriţi roșu, bananieri și cocotieri, din nou liane și piersici, vile și peluze, oameni zâmbitori și prevenitori, chipuri ale tuturor raselor, vestimentaţie de toate gusturile, caleidoscop colorat de vacanţă în unul din cele mai cunoscute locuri de vacanţă din lume: Bermudele. Deci mă despart de Hamilton străbătându-l pe jos, înconjurat de plasma fluidă a aromelor vegetale, completând ici, colo filmul escalei cu cadre care mi se par semnificative. Din nou la cheu investigând vitrinele somptuoase de pe *Reid Street* și *Front Street,* cu case de comerţ sobre și distinse, mai toate cu vechimea trecând bine peste o sută de ani. Îmi plac etichetele aurite, ambalajele parfumurilor tapisate cu catifea roșu-

cardinal, ori violet stins, îmi plac scenele bermudiene pictate de Alison Man și Paul Way care se vând cu 150 dolari la *Staţionery Store,* sau cristalurile de la *Coopers și Sous,* groase, excelent lustruite, reverberând lumina, ori velierele sculptate în os care se vând la *Heritage House,* îmi plac porţelanurile englezești ale firmelor vechi: Royal Doulton, Aynsley, Royal Crown Derby, Minton, albe, ori albe cu dungi aurite, ori bibelourile ajurate, crinolinele de un bleu marin, ori iarăși cristalele Waterford, ori Brierly, reci când le ţii în mână, Webb Corbett și masivele Baccarat, grele, prin care lumina se fil trează somptuos. Căldură vânturată de briză. Case albe, ori cărămizii în vechi stil colonial, trăsuri cu roţi din cauciuc cu parasolar, tip colonial, cai bine hrăniţi, policemanul cu pantalon scurt și casca lui ţuguiată de la intersecţia *Bird Cage,* în cușca lui dominând strada, uniformele marinelor de pe trei continente, turiști, căţei de rasă, sute de copii, cadeţii columbieni de pe *Gloria* pe motoretele Honda, marinarii de pe Es*meralda* cu cipiligile lor albe, rotunde, cu borurile răsfrânte în sus, lumina strălucitoare, cuconetul de pe cheu, șalupa, laguna brăzdată de sute de ambarcaţiuni și *Mircea* dincolo de *Hinson Island.* La dejun aflu refuzul comandantului de pe *Gorch Fock,* căpitanul H. Von Stackelberg de a da organelor consulare americane lista echipajului pentru formalităţile escalei din Statele Unite. Căpitanul acesta care a făcut din *Gorch Fock* unul din velierele foarte cunoscute ale lumii, care-și dirijează fan fără de cădeţi în spectacole publice și care a scris o foarte groasă carte marinărească despre croazierele navei sale mi-e simpatic, iar criza lui de autoritate mă amuză. Îmi scriu notele când intră val vârtej Bobi, în plin autodafe. Și-a reparat tubulatura, apoi a plecat într-un tur al insulei despre care habar n-am avut. A văzut lucruri uimitoare, dresaj de delfini, broaște ţestoase uriașe, iarăși revine la ceea ce-au putut face delfinii, papagalii și ceea ce a văzut la acvarium, la *Bermuda Maritime Museum,* la grădina botanică, la zoo. Regretă că n-a avut aparatul de filmat. Eu regret că nimeni nu mi-a spus nimic, că pelicula și telespectatorii au pierdut o viziune de ansamblu a insulelor, crocodilii și papagalii nemaivăzuţi; iar cei mici dresura de delfini. S-au ambarcat americanii. 19.00. Se descrucișează tangoanele și se ridică la bord scara din tribord. 19.05. Se strânge tenda de la pupa. 19.15. Începe manevra de ridicare la post a bărcii nr. 3 folosită la piturare. La 19.40 se termină strângerea marelui pavoaz electric pentru că și *Mircea* și-a onorat gazdele și vizitatorii, aprinzându-l noapte de noapte. 20.21. Barca cu motor aduce doi membri ai echipei de filmare a N.B.C. 20.18. Începe manevra de ridicare la post a bărcii cu motor. 20.28. Se coboară pavilionul și geacul. 21.00. Barca cu motor s-a ridicat la post. *Gorch Fock* și-a dat toate bărcile la nava auxiliară. 21.25. Nava este pusă pe chilă dreaptă. 21.40. Pornit girocompasul. 22.00. Schela din babord este ridicată la post. Nava este gata să ridice ancora. Comandantul navei prelucrează regulamentul regatei precum și regulile pentru prevenirea abordajelor pe mare. Este simpatică întâlnirea noastră cu reporterii, ziariștii și cei din echipa de filmare. Venim la cină în ţinuta cu pantalon bleumarin și veston alb. Băieţii și mai puţin băieţii vin în teniși, pantaloni scurţi rupţi în fund, unii nerași. Li s-a cedat la salon partea de masă cu faţa spre pupa și cele două mese rotunde din borduri unde-i au ca amfitrioni pe ofiţerii noștri de la salon.

Bill a venit de la careu la salon, stând în stânga comandantului marșului, unde-și face treaba de tălmaci. Cine sunt cei 8 magnifici? Walter A. Damtoft *senior editor* la *„The National Observer”* om în vârstă, a făcut războiul în Pacific pe o navă care aproviziona subma rinele. Figură de bonom, poartă agăţate de gât două aparate foto, dintre care unul „Polaroid”. Robert Toombs *fieid producer* la N.B.C. Tip sportiv și ca orice regizor, energic și activ. Lee Mccarthy corespondent la N.B.C., comentator care umblă pe tot globul și comentează filmele N.B.C.-ului. Gregory E. Andracke *cinematographer,* operatorul echipei, taci turn și laborios pe care pun ochii de la început. Frank J. Mc. Bride, om în vârstă, luministul, care poartă pantalon scurt cu un crac verde și altul roșu spre a ști totdeauna care este tribordul și care babordul. Stephen Twallace, sunetistul, bărbos, zice că are cele mai sensibile aparate de înregistrat sunetele, cărora nu le scapă nici măcar adierea vântului în arboradă. William S. Myers, toată lumea îi zice Bill Myers, înalt, osos, sportiv, fotoreporter la *Sports Illustrated* și un tip scund, blond, pistruiat, membru al nu știu cărei asociaţii antirasiste, cu o privire de om bun, Stephen Brown de la *National Geographic.* Se pare că meniul de bord este bine apreciat de oaspeţi. Robert Toombs mă întreabă dacă l-am citit pe Conrad.

El a citit romane istorice pe vremea când era tânăr și inteligent. Îi spun că este mult timp de atunci. Se râde, sunt fairplay și după masă îl iau la cabină pe Gregory căruia îi arăt aparatul de filmat. Îl cunoaște. Este un aparat excelent. — Atunci îmi poţi filma un apus de soare, îmi trebuie pentru planuri de legătură. — Nu cu acesta. Am să filmez cu apa ratul meu, pe trepied, după toate regulile artei. — O.K. Un drink cu ienupăr. Ienupărul face furori. Seara la prova, elevii în repaus dau un concert pentru delectare proprie. Este o noapte de smoală, chitarele și acordeonul se completează în mod straniu, marinarii stau ciucure, bărcile plimbăreţilor nocturni se opresc la prova, totul este *„molto marinero”* și eu copiez jurnalul de bord la comandă, aducându-mi-l la zi. Radiotelefonul deschis. Aud zecile de conversaţii dintre nave; dintre nave și port. Insulele, mari pete de umbră pe luciul cleios al lagunei, luminile de poziţie ale marilor veliere, lumi nile ambarcaţiunilor de plăcere lunecând lin, cele ale ferryboat-ului care ne trece prin pupa din oră în oră, luna, nori abia penelaţi pe cerul de catifea, briza încărcată de arome va uitate, cântecul marinarilor la prova. 23.00. La comandă conciliabul tactic pentru startul de mâine. Ofiţerul cu manevra velelor, secundul, comandantul navei. Sunt luate în considerare toate variantele tactice posibile. Oricum, va fi o înghesuială de zile mari, organizatorii stabilind o foarte îngustă

„Poartă” a regatei, din motive mai mult comerciale, decât sportive. Vor să aibă spectacol pentru jurnalele de actualităţi și filmele de televiziune. Toată lumea nautică mondială este cu ochiul pe startul regatei Bermuda-Newport. Vine și navigatorul. Se stabilește braţarea și ordinea de întindere a vele lor funcţie de vânt, locul exact de unde ne vom angaja pentru trecerea prin „poartă”, apoi drumul de urmat în cele dintâi ore de navigaţie. Mă gândesc că startul propriu-zis nu are decât o semnificaţie secundă, faţă de lungimea etapei pe parcursul căreia se pot câștiga ușor cele câteva minute pierdute, să zicem la plecarea de la start. Regata operează

cu zile și nopţi de marș, cu aliuri diverse, cu condiţii necunoscute, cu un echipaj antrenat și o navă pregătită pentru asemenea competiţii. Stăm la comandă până târziu după miezul nopţii. Laguna, insulele, navele, au intrat în liniștea profundă care anticipă zorii. Oficialităţile au tipărit o serie de șase timbre aplicate pe un plic pe coperta căruia este imprimat traseul regatei. Fiecare timbru reprezintă câte o navă cu vele din clasa „A”. Revistele, presa cotidiană, radioul și televiziunea anunţă marele eveniment nautic al anului. Constelaţiile sunt de veghe ca și observatorii prova și pupa. Mă cutreieră o neliniște ca aceea care nu mă lăsa să dorm când tata îmi spunea că plecăm mâine la vânătoare, instala mașina de sertizat și își umplea cartușele, con trola pușca și ieșea afară să vadă cum stă timpul. Sub pla pumă era cald, mirosea a așternuturi date prin albăstreală, viscolul zgâlţâia obloanele și auzeam pocnind tăciunii. Iar asta s-a întâmplat într-o lume atât de îndepărtată de lumea cabinei mele de pe *Mircea,* încât ieșind pe dunetă înaintea zorilor, am înţeles foarte ușor că lumea aceea nu poate fi regăsită decât acolo unde Carul Mare strălucește deasupra fânăriei, în nopţile acelea gingașe când înflorește via.



REGATA

Duminică 20 iunie în a 109-a zi de la plecare. Orele 00.00.
Nava ancorată în baia Granaway Deap. De cum se luminează reporterii

americani și echipa de filmare se află pe punţi, practic pretutindeni. Își caută locuri în arboradă, pe comandă, la prova. Am luat casetele cu film așezându-le în cabină, la îndemână și cu aparatul încărcat Bobi și cu mine suntem gata să ne înlocuim la nevoie. Este cert, cât se va naviga pe șenalele înconjurate de recife și stânci, Bobi nu se va mișca de la mașini. 08.00. Se ridică solemn pavilionul și geacul. Filmează americanii, filmăm și noi atât solemnitatea cât și echipa N.B.C.

Mă impresionează solemnitatea ridicării pavilionului naţional, ritual care aglutinează idei ţinând de istorie. Și definitiv. Patria însăși este o navă care navigă în istorie și vai nouă a fost atunci când n-am putut ridica pavilionul naţional la catarg.

Și mai cumplit a fost atunci când nu l-am putut ridica măcar simbolic, în conștiinţa noastră naţională. Stăm drepţi și pavilionul tricolor se ridică grav și fremătător în cerul strălucitor al Bermudelor. Simt încordarea echipajului. Tensiunea aceea specifică dinaintea marilor întreceri sportive. Un fel de plasă ţesută din biocurenţi îmbracă punţile. Cum odată cu experienţa și vai, multele deziluzii, am început să fiu dacă nu cinic, măcar circumspect, mă îndoiesc de pe acum că sinceritatea și onestitatea noastră în a declara realitatea cifrelor care-l caracterizează pe *Mircea,* va fi primită fair-play și nu se va întoarce împotriva noastră. Americanii ne întreabă dacă știm că cutare navă a pus motorul noaptea în timpul regatei Plymouth-Tenerife, știm, ce dracu nu se știe pe mare; dar mă surprinde faptul că de pe acum timpul nostru compensat este cel mai handicapat comparându-l cu al navelor surori.

Cât despre loialitatea jocului, ea este garantată de cuvântul de onoare al comandanţilor, cuvânt de onoare care ar trebui să fie sfânt. Iată în mare desenul zilei de astăzi. Ieșirea navelor participante la regată în ordinea claselor și staţionarea în zona startului până când se va trage lovitura de tun care va anunţa pregătirea pentru start. Startul clasei „A” la 15.00 ora locală.

Clasa „B” divizionul I, 15.30 ora locală; clasa „B” divizionul II.

15.45 ora locală. Acest divizion folosește și spinnakerul, adică o velă suplimentară de tip balon. Totalul navelor participante: 89 din care 18 clasa „A”; 36 clasa „B” I; 35 clasa „B” II.

08.10. Tropote pe punţi. Se braţează vergile la semn, adică se aduc perpendicular pe axul longitudinal. 08.37. Văd peste insule lunecarea catargelor marilor veliere care fac rondoul în largul radei și se încolonează pentru ieșirea din lagună. De fapt laguna este literalmente acoperită de sutele de ambarcaţii de toate genurile care transportă turiști și iubitori de sporturi nautice spre poarta startului. Este duminică și în această duminică are loc marele eveniment. Companiile „Kitson”, „Tam Marina”, cele care închiriază iahturi, asociaţiile de pescuit sportiv în larg și-au adus la pontoane toate ambarcaţiile libere. La catargele yacht clubulilor s-a ridicat marele pavoaz.

Bermudele trăiesc cea mai mare sărbătoare a anului. Turiști din Statele Unite și Europa au venit să asiste la acest start nemaivăzut. 08.37. Șalupa *Commodore* aduce pilotul la bord.

Panoramez rada, sosirea șalupei, activitatea vie de la navă.

Este cu totul dificil să trăiești sincron în două planuri: cel al aparatului de filmat care-ţi impune servituţi tehnice și-ţi limitează orizontul și cel al lacomului de întreg și amănunt, de nuanţă și sens, liber de orice servitudine, omniprezent în spiritul și emoţia evenimentului. Nu am ce face, Bobi a coborât la mașini, așa că mă descurc cum pot. 08.42. Începe manevra de ridicarea ancorei. Știu că fiecare zală de lanţ care este trasă din lagună de vinci, înseamnă despărţirea de acest timp fără timp, uitat în largul Atlanticului la limita cea mai nordică a coralilor și a zonei subtropicale. Gregory filmează cu economie. Stephen cu căștile la urechi umblă cu microfonul după zgomotele unice, inimitabile, care-nvăluie nava în carcasa lor sonoră. Vinciul, zornăitul lanţului, clipocitul apei care se scurge de pe lanţ, ordinele, pașii pe punţi, scârţâitul unui palane solicitat, bătaia ritmică a pistoanelor. Aparatele foto ţăcăne fără nicio economie. Băieţii aceștia caută unghiuri inedite, se culcă pe punţi și fotografiază arborada, se urcă pe comandă, se caţără pe straiuri. Nu sunt nici comozi, nici conformiști. Probabil dacă ar i, ar muri de foame. 08.45. Vine pufăind, lucind de curăţenie, remorcherul *Powerful.* Îl filmez cum vine cu siaj înspumat, bondoc, cu prova blindată în anvelope de cauciuc, semănând cu un buldog negru. Dirijat prin radio portativ de pilot, se proptește cu prova în babord și începe să împingă pentru a ne ajuta să girăm. Filmez fiinţa asta simpatică și laborioasă, conștiincioasă și mai ales de-o exactitate electronică. 08.46. Se termină manevra de ridicarea ancorei, care scoate un mâl argintiu, coraligen. Bompresul lui *Mircea* se rotește acoperind pe rând insulele *Marshal, Ports* și *Gamma.*

08.43. Se pune mașina încet înainte și se începe manevra de ieșire din *Granaway Deep.* 08.50. Pleacă remorcherul *Powerful.* Lăsăm în tribord miniarhipelagul de insule particulare, cu vile albe și debarcadere – suntem din nou survolaţi de avionete și hidroavionete, dublăm ultima insulă, *Pearl* și ieșim în *Sandy Bay* unde vedem coloana marilor veliere înscriindu-se pe șenalul navigabil din *Grassy Bay.* Ordinea ieșirii din lagună este: *Kruzenshtern, Eagle* nava școală a *U. S. Coast Guard Academy, Mircea, Juan Sebastian de Elcano, Dar Pomorza,* văd și filmez acest prim eșalon al coloanei ca și zecile de ambarcaţii care se foiesc printre recife, de la bordul cărora fete tinere, bronzate, purtând costume de baie sumare, fac semne frenetice. Sunt ambarcaţii ocupate de familii cu câte trei, patru copii. Întregul arhipelag este pe apă în duminica asta strălucitoare. Sub valurile ușoare verzi-albăstrii se văd stâncile de corali. Șenalul este îngust, dar bine balizat. *Mircea* naviga maiestuos spre fortul Newport. Filmez velierele care ies prin Two *Rock Passage.* Apar elicopterele societăţilor de film și televiziune. O hidroavionetă obraznică survolează navele la rasul catargelor. Spectacolul este plin de măreţie. Velierele domină peisajul. Catargele și vergile hașurează orizontul cu Ocean, insule, vile multicolore, ori albe, cu acoperișuri argintii, cerul alburiu, laguna înţesată cu zeci de veliere mici care intră în cortegiu, șalupe rapide cu provele ridicate mult dea supra apei, zburând între două jeturi înspumate. Coloana se angajează în șenalul *The Narrows.* Suntem în plin recif al

Bermudelor, dincolo de care vedem valurile Oceanului tivite cu spumă. Se cheamă că este vânt bun pentru regată. Îndinarea navei 0. Se ridică numirea navei.

08.52. Se dublează timona principală cu timona de rezervă la care trece Pluto cu doi militari. Paza bună trece primejdia rea. 08.58. Ancora din tribord gata de fundarisit. Vântul se simte puternic. 09.00. Mașina pe drum înainte. Panoramez ansamblul și încerc câteva planuri apropiate. 09.03. Ne angajăm pe șenalul *Dundonald.* Motoarele avionetelor și ale elicopterelor de buzunar zbârnâie, alcătuind fondul sonor al ieșirii velierelor. *Five Fathom Hole,* locul de ancoraj din afara recifelor fierbe în vânzoleala ambarcaţiilor mici scăpate la larg. Ieșim din șenal. Se coboară numirea navei. 11.03. Se fundarisește ancora din tribord cu trei chei de lanţ la apă. Pilotul părăsește bordul. Bobi mă schimbă la aparatul de filmat. Spectacolul este de-a dreptul uluitor. Coloana de veliere mari însoţită de puhoiul celor din cortegiu ni se scurge maiestuos prin tribord. 12.05. Trece prin tribord *Sagres II,* urmată de *Danmark, Tovaristsch, Gloria, Libertad,* apoi fregata britanică F119 *Eskimo* masă cenușie de oţel care va fi nava starter și va constitui unul din „stâlpii porţii”. Trec *Esmeralda* și *Gorch Fock.* Ambarcaţiile mici se foiesc cu inconștienţă, gata să fie despicate. Joacă pe valuri într-o demenţă totală. „Poarta” are o milă și jumătate, este mai mult decât îngustă și de pe acum constat o anume febrilitate la navele mari care încrucișează în dreptul porţii, punându-și probabil în practică tactica fixată. Telegraful secret al marinarilor ne-a adus vestea că poliţia a arestat pe cineva de la *Gloria* pentru trafic de stupefiante și că *Kruzenshtern* a fost amendat pentru aruncarea gunoiului în apă. Iată aici începe de fapt *Operaţion Sail 1976* pentru că după regata Bermuda-Newport navele vor dubla Long Island și de la gurile lui Hudson vor începe marea lor paradă în cinstea bicentenarului independenţei. Bermuda-Newport, ori mai exact Newporl-Bermuda-Newport este una din regatele tradiţionale ale Statelor Unite. Sunt atent la ceea ce se întâmplă dincolo de bord. Trece, graţios, *Gazela Primeiro,* barkentină a U.S.A. De 445 *Thames Tons,* aparţinând lui *Philadelphia Maritime Museum,* construită în 1883, folosită până în 1969 ca navă de pescuit în Grand Banks. Este comandată de căpitanul Warren Miiler, un brav comandant de remorcher, care cu o noapte înainte de a prelua comanda a citit sârguincios un manual de manevră a velelor. La dejun americanii se prezintă bărbieriţi, îmbrăcaţi normal, toată lumea cu pantalon lung. Se pare că discordanţa de aseară i-a șocat și că fără nicio notă forţată se adaptează ţinutei bordului. Se mănâncă rapid. Americanii își ocupă posturile, hamașaţi cu câte trei aparate foto și seturi întregi de obiective și teleobiective, filtre, exponometre și alte obiecte lucitoare. Este repausul tensionat dinaintea startului.

Stau la prova cu elevii și echipajul. Unii citesc, unii joacă șah, cei mai înţelepţi dorm pe punte, mângâiaţi de soare și vânt.

Au o dorinţă molipsitoare să asigure, din punctul lor de vedere, manevre în timp record. Vor să obţinem un loc foarte bun în clasament. Ei zic: primul loc. Au antrenament, dar mai ales au un entuziasm care mă dinamizează, fără să-mi anihileze perspectiva. Favoritul regatei este desigur *Gorch Fock* care și-a raţionalizat apa și combustibilul, s-a debarasat de toate greutăţile suplimentare plus bărcile, are velele din dacron și cunoaște această zonă. Rangul 2 Neiculescu și rangul 2 Dediţa aruncă ţaparinele la pupa. Dar dacă… 13.22. Se dă „Gata de marș”

la mașini. Între timp tot ce poate ţine Oceanul la ora asta este pe apă. 13.23. Toată lumea la posturile de marș.

Soneriile electrocutează liniștea aparentă. Începe virarea ancorei. Se consumă a doua etapă premergătoare startului. Stau la prova cu aparatul de filmat; Bobi este la mașini. Până acum a tras nu știu câte casete. 13.30. Mașina încet înainte.

Ce trebuie să se întâmple de acum în colo? Toate cele 18 veliere din clasa „A" se îndreaptă spre punctul geografic al prestartului. Regulamentul regatei prevede ca aici să se desfășoare velele, spre linia startului să se navige cu motorul pentru a se ușura manevra și a se preveni abordajele, linia startului să se treacă fără motor, utilizarea acestuia fiind permisă numai în cazuri limită. Comandantul și-a ales ca punct de manevră înaintea startului extrema de nord-est a „porţii" marcată de fregata britanică F-119 *Eskimo.* Deci ne îndreptăm spre acest punct, cu ochii în patru să nu pintenăm un imprudent, sau un nebun care stă la eche dispreţuind total ori ce măsură de siguranţă. Perdeaua aeriană a elicopterelor și avionetelor atinge maximum de densitate. Până și marile reactoare ale companiilor de transport aerian, aeronave cvadrimotoare de pasageri care decolează de pe insule, trec jos peste catarge, oferind pasagerilor spectacolul startului. 13.40. Control pe navă. Totul este obturat…13.48. Se ridică pavilionul de clasă al navei și suplimentar 1.13.56. Se ordonă „la front pe vergi".

Filmez adunarea echipajului care se face în ritm ameţitor și panoramez *Five Fathom Hole,* fiecare centimetru pătrat de orizont fiind ocupat de catarge, vele, bompresuri, dunete, pa vilioane, yachturi, motor-cruisere, nave înţesate cu pasageri șalupe, șalupete, yole olimpice și naiba știe ce se mai hâţină pe valurile înalte și înspumate. O ultimă operativă la care particip. Filmând. Avem datele esenţiale ale startului. Direcţia și viteza vântului, adică ESE cu 6 m/sec. Vântul bate ca la carte, noi luând drum apropiat de Nord. Când se ordonă: – Gabierii sus! se filmează, se fotografiază și echipajul urcă în arboradă cu o agilitate și viteză de acrobaţi. Ritmul pe care și-l impun băieţii este absolut drăcesc. Ocuparea locurilor pe vergi, desfășurarea velelor și coborârea din arboradă este de o supleţe care vizează arta. Filmez și simt cum mi se dilată ficatul de mândrie. Echipajul își ocupă posturile pentru întinderea velelor. Toate velierele au velele desfășurate. Cele din clasa, B" se organizează pe divizioane. Orizontul este practic obturat de arborade. *Mircea* manevrează cu viteză redusă în drumuri variabile pentru evitarea vaporașelor cu turiști-spectatori, care se hazardează prostește și a zecilor de ambarcaţiuni cu vele și motor care ne taie prova.

14.35. Stop mașina. Nava în derivă în φ = 32°22 N și λ = 64°33 W. Punctul din care ne angajăm spre start. Dacă nu ai nervii bine domesticiţi, ameţești. Ne aflăm în mijlocul unei bătălii navale din secole uitate.

Se întind gabierii, contragabierii și focul nr. 3 conform tacticii stabilite. Echipajul acţionează electronic. Filmez. Aparatele americanilor au intrat în comă. La mașini atenţie încordată până la explozie. Mă electrocutează biocurenţii care mă umplu de tensiune.

14.45. Nava girează pe loc. Mașina foarte încet înainte. În prova un haos de

nave, dintre care cele cu pasageri sunt de-a dreptul stupide.

14.50. Văd și filmez gogoloiul de fum alb care ţâșnește de pe puntea lui *F 119 Eskimo.* Se aude cea dintâi lovitură de tun. *Eskimo* ridică pavilionul Suplimentar 1. Marile veliere ale clasei „A" se îndreaptă spre linia startului. Sunt la prova cu Bobi. Nu se văd decât catarge, etrave, bompresuri, vele desfășurate, pupa navelor, un haos aparent, de fapt navele clasei „A" se îndreaptă spre linia de start. Dintr-o dată, numai la 4 cabluri în tribordul nostru Dar *Pomorza* sfâșie văzduhul cu glasul strident al sirenei. Semnalul de alarmă care vestește că a pus mașina înapoi.

14.53. Mașina jumătate înapoi pentru oprirea navei pe loc la 8 cabluri de linia startului. Peisajul naval cu haos și tăieri de drumuri s-a mai organizat. Clasa „A" în faţă, deci spre ieșirea la ocean liber, marcată de navele „porţi", clasa „B" în pupa, între nave forfota pleziriștilor.

14.54. Stop mașina. Tactica noastră, excelentă. Între *Mircea* și nava starter din tribord nu mai este nimeni. Deci suntem ultima navă din linie spre est, cu vântul nemascat de insule sau de alte nave, liberi pe manevră și în vântul regatei. Toată regata se desfășoară în babord. Manevra a fost perfectă, promptă și eficace. Navigăm cu vele în Da = 300°.

14.55. A doua lovitură de tun de la *Eskimo* care ridică povilionul PAPA. Minutele încep să intre în rezonanţă. Suntem în suprasarcină. Comandantul aleargă când într-un bord, când în altul, apoi se fixează în babord, unde, brusc, se naște o aglomeraţie nejustificată. Se pare că unul din veliere a tăiat o ambarcaţie prea imprudentă. Jucăm pe val.

14.56. Mașina foarte încet înainte. Nava ia Da = 350°. Sunt 6 cabluri până la linia startului. Văd lume multă pe *Eskimo.* Arbitrii, autorităţile insulei, oficialităţi, invitaţi. Îl rog pe Bobi să filmeze *Eskimo.*

14.57. Stop mașina. Da = 350°. Mai sunt 5 cabluri până la linia startului. Aud comenzile rostite prin portavocile electrice la bord, la *Dar Pomorza,* la *Eagle* în pupa noastră. Efortul echipajului la scote este uniform și rapid. Echipajul acţionează la fracţiune de secundă. Se întind velele inferioare, focul nr. 4 și vela strai mare. Toată puntea lui *Mircea* este numai mișcare. Aud apa despicată de etravă. Nava se lansează spre linia de start.

15.00. Ora startului în regata internaţională Bermuda Newport.

Se aud cele două lovituri de tun trase de nava starter, fregata britanică *F-119 Eskimo,* care coboară pavilioanele clasei „A". Bulbucii fotogenici de fum de la gura ţevilor plutesc deasupra punţii de oţel. La *Mircea* se întind zburătorii și velele strai într-un circuit rapid al armamentelor care manevrează scotele, fungile și murele. Stau în prova tribord, băieţii de la focuri râd cu toată dantura, vedem prova de oţel a navei starter numai la 25 de metri, ne dăm seama că manevra startului a fost exemplară și dacă mă uit peste bompres singura navă care se desprinde cu viteză vizibilă este *Gorch Fock.*

Dintr-odată marea liberă din prova babord se aglomerează primejdios. O navă cu suprastructurile negre, este clar *Erawan,* taie prova lui *Christian Radich,* nava norvegiană cu echipaj de adolescenţi, care pune mașina și cu toată evidenţa ne

taie prova, venind matematic la abordaj. Din două salturi sunt în babord şi-l strig pe Bobi care stă cu Gregory la puntea centru.

Gregory are un aparat uriaş, ceva ca o ţeavă de aruncător, un fel de bazooka, n-am vreme să văd unde sunt operatorii pentru că din pupa, stupoare, vârându-se între noi şi norvegieni, vine cu toată viteza frumoasa şi bătrâna *Gazela Primeiro.* Ştiu exact ce se va întâmpla în următoarele secunde pentru că cei de pe *Gazela Primeiro* nu reacţionează în niciun fel, ba dimpotrivă se pare că pun maşina cu toată viteza înainte. Atunci se petrec simultan câteva lucruri: îl strig disperat pe Bobi care vine cu aparatul de filmat la prova. *Erawan* taie net prova lui *Christian Badich* care abate spre *Mircea* şi în pana subţire de apă înfiptă între prova navei norvegiene şi *Mircea* se repede fără nicio logică şi necesitate spre *Gazela Primeiro. Mircea* are în tribord, exact la travers, etrava de oţel a fregatei starter. Văd lumea de la bordul acesteia agitându-se disperat. Îi spun lui Bobi, fie ce-o fi să filmeze coliziunea. Între timp soseşte şi operatorul N.B.C.-ului cu tulumba lui. În pupa noastră *Eagle* cu toate velele întinse. Dincolo de *Christian Badich* văd arboradele navelor din America latină şi pe *Juan Sebastian de Elcano,* năpustindu-se spre *Libertad,* dar perspectiva îmi este închisă de velele *Gazelei.* Iată clipa, îmi spun şi-l implor pe Bobi să filmeze fără oprire. *Gazela Primeiro* ne abordează într-un şir lung şi sinistru de trosnete, de pocnituri, de gemete ale parâmelor metalice care se întind dincolo de limita de rupere. Bobi filmează, Gregory filmează în timp ce deasupra capetelor noastre se face ţăndări una din vergile de lemn ale *Gazelei Primeiro* care, după ce ne sfâşie focul nr. 2, se agaţă în straiul babord al bompresului şi cedează. Aşchii, parâme care pocnesc, strigăte disperate pe puntea barkentinei. Mă plec peste copastie şi văd artimonul lor bălăngănindu-se, cu o parte din sarturi pocnite, gata să se prăbuşească pe comandă, îl văd pe căpitanul Warren Miller, cărunt, tuns perie, cu ochelari cu ramă de aur, fugind de la comandă să înhaţe în braţe un cadet peste care bălăngănea o bucată de vergă, acolo jos, sub copastia noastră echipajul barkentinei fuge de sub arboradă, apoi aud mugetul sirenei noastre şi simt trepidaţiile puternice ale maşinii puse cu toată viteza înapoi. Comandantul lui *Mircea,* căpitanul de rangul 3 Ispas Eugen acţionează fulgerător. Semnalele de sirenă îl alertează pe *Eagle* care pune maşina înapoi cu toată viteza. La maşină ordonă înapoi cu toată viteza. Se evită astfel o triplă coliziune: cu *Christian Badich,* cu fregata britanică şi cu *Eagle* care manevrează impecabil. Văd toate astea de la postul meu din prova, după cum văd că se întâmplă ceva asemănător dincolo de *Christian Badich.* Cu velele sfâşiate, cu greementul rupt, cu bucăţi jalnice de vergă atârnând în sarturi *Gazela Primeiro* loveşte în tribord nava norvegiană, virând în babord cu artimonul oscilând ca un metronom. În clipa aceea comandantul lui *Mircea* ordonă cârma banda dreaptă şi „maşina cu toată viteza înainte”! *Eagle* prevenit stopase. *Gazela Primeiro* rămâne în pupa şi iese din regată.

15.07. Se stopează maşina. Nava guvernează cu vele şi trece linia startului.

15.10. Se întind rândunicile şi velele strai corespunzătoare în Da = 0°. La coliziune s-a sfâşiat focul nr. 2 pe o lungime de doi metri. Gregory a filmat până

când au început să-i cadă în cap sfărâmături de vergi. Bobi a filmat totul. Bătrânul Damtoft, ca și ceilalţi au fotografiat momente ale coliziunii. Îl văd pe *Juan Sebastian de Elcano,* velierul spaniol cu arboretul unui arbore rupt, cu câteva sarturi atârnând, ieșind din competiţie, iar *Libertad* navigind cu două vele făcute zdrenţe.

Gorch Fock, Kruzenshtern, Sagres II, Gloria și *Tovaristsch* câștigă un avans bunicel.

15.20. Se termină manevra velelor. Cu toate velele întinse. Cu vergile braţate în sart la babord și murele în tribord, *Mircea* se înclină cu 2° în babord, apa începe să bulbucească sub etravă și în mod vizibil ne apropiem de navele din prova. Circul pe toată nava. În pupa tribord avem *Eagle* și *Dar Pomorza.* Ambele au vele din dacron care la vântul acesta nu se dovedesc mai bune decât ale noastre, dar ambele sunt mult mai ușoare decât *Mircea.* A trecut emoţia coliziunii. Americanii de la bord sunt *fair-play.* Toţi o iubesc pe *Gazeta Primeiro,* dar recunosc în unanimitate greșeala de manevră care putea fi catastrofală, ca și manevra excelentă a lui *Mircea.* Bill Myers de la *Sports Illustrated* și el în rezerva marinei, posesorul unui yacht de 12 m, comentează defavorabil manevra barkentinei americane. Împreună cu Stephen Brown se urcă în arboradă să fotografieze regata. Sunetistul echipei de la N.B.C. Își lasă microfoanele ultrasensibile să atârne în afara bordului la prova și înregistrează zgomotul acela inegalabil al plutirii, când etrava spintecă valul și acesta gâlgiie șopotitor pe flancurile navei, ori le ridică în arboradă înregistrând susurul vântului, scârţâitul scripeţilor și splendida liniște sonoră a greementului.

Robert Toombs regizorul și Lee Mc Carthy comentatorul de la N.B.C. Își pregătesc filmările la pupa, fără scene de schizofrenie. Îi cer lui Damtoft un articol în legătură cu coliziunea în care să facă abstracţie că este oaspetele lui *Mircea.* Oceanul este magnific. Spuma valurilor umple orizontul. Marile veliere plutesc ca într-o stampă. De la linia startului se văd zburând peste valuri navele din clasa „B”. La bord totul a intrat în normal. *Eagle s*e apropie prin tribord și după o manevră uzitată în regate, vrea să ne ia vântul. Aceeași manevră o face *Dar Pomorza.* Dacă vântul se întărește, avantajul este de partea noastră. Dacă slăbește, avantajul este de partea celor cu vele ușoare de dacron. Mă fixez la pupa filmând-o pe *Dar Pomorza* ajunsă la câteva cabluri în siajul nostru. Albă, vele albe, graţioasă, nava poloneză plutește ca-n vis. Nimic din furia întrecerilor ambarcaţiunilor cu motor, din nebunia dezlănţuirii de forţă mecanică oarbă și gălăgioasă. Totul este numai liniște, abilitate marinărească, cunoașterea reacţiilor navei la vânt, raţiune și experienţă. Comandantul lui *Dar Pomorza* căpitanul Jurkiewicz este una din figurile cvasilegendare din Polonia.

O propagandă inteligentă, filme de televiziune sau lung metraje artistice, ori documentare, întreţin vie tradiţia marinăritului, îmbogăţind-o cu realizările și performanţele navigatorilor contemporani. Știu că alături de ţările care-au însemnat multe pagini din istoria mondială a navigaţiei. Polonia are și ea un club a „Cap-Hornierilor” adică a acelor temerari care au reușit să ocolească Capul Horn, navigând pe ambarcaţii de sport și plăcere. *Dar Pomorza* stă în pupa noastră de

50 de minute. Văzând că nu ne poate lua vântul renunţă și schimbă de drum. Ne survolează încă la rasul catargelor uriașele „Jumbo-Jet”, umplând Oceanul cu decibeli, apoi hidroavioane ale lui *U.S. Navy* și ale *Coast Guard*-ului, dar mai ales ne survolează și filmează elicopterele. Lumina începe să devină albăstruie. Soarele coboară ușor. Urmăresc de multă vreme apropierea unui yacht oceanic care saltă pe valuri, cu spinekerul dominându-i velatura. Îl filmez la distanţe din ce în ce mai mici. Este *Gipsy Moth V,* care ne depășește prin babord. Apoi un cuter francez, cred singura ambarcaţiune sub pavilionul Franţei care participă, se joacă în pupa noastră, în vreme ce americanii care și-au terminat ziua de lucru își beau la pupa whisky-ul cu cuburi de gheaţă. Înserează. *Eagle* prinde soarele în vele. Îl depășim pe *Kruzenshtem.* Depășim *Gloria.* Ne apropiem vizibil de *Sagres* II și dintr-odată *Eagle* intră într-o rafală, vedem rafala șfichiuind valurile, trece la două cabluri prin tribordul nostru, fâșia roșie care barează coca pe verticală, semn distinctiv al navelor *Coast-Guard-ului* arde în lumina puternică a asfinţitului, cadeţii americani grămadă în babord strigă ura și… copilărește, ne fac sâc. Rafala a trecut. Eagl*e rămâ*ne nu prea departe în prova noastră. Singura navă care s-a detașat net este Gorc*h Fock*. Lumina devine tandră și melancolică. Oceanul trece de la verde-albăstrui la verde-portocaliu cu vagi pete de roz. Tot orizontul este plin de vele multicolore. Siluetele graţioase ale schoonerelor, barkentinelor și brigantinelor, ori cele moderne ale iahturilor oceanice, foarte alungite la prova și bombate spre pupa, se decupează viu pe orizontul luminescent. Stăm la pupa, aerul devine răcoros și comentăm defavorabil încăpăţânarea organizatorilor de a înghesui atâtea nave într-o poartă minusculă. Doar de dragul spectacolului. Ne destindem. S-a făcut ordine pe punte și în arboradă. Unanim, cei ai navei, ne exprimăm regretul pentru coliziunea cu Gaze*la Primeiro.* Noapte neagră. De cart nea Fănică. Se aude bătaia ritmică a unui motor.

Un velier trece fantomatic pe lângă *Mircea,* nesportiv și neloial. Nea Fănică ezită să aprindă proiectorul, pentru a-l identifica. În schimb, echipajul risipit pe navă, încă sub tensiunea manevrelor executate în viteză, îl huiduie în cor, după cum merită. Comandantul acela și-a dat cuvântul de onoare că nu va folosi motorul. Nu este și nu va fi nici prima, nici ultima surpriză a regatei. Am retina plină de arborade, vele, avionete, turbo jeturi, elicoptere, iarăși nave de toate felurile, nave hâţânându-se pe valuri, spumă, mereu prove picând pe val. Ori săltând pe val, punţi înclinându-se când într-un bord, când în altul, urechile îmi sunt pline de scârţâitul palancurilor, de pocnetul velelor, de zgomotul rotoarelor, o nebunie a nebuniilor, un spectacol singular, straniu, nemaivăzut. Mă întreb cu un început de panică, dacă tot ce-am filmat astăzi va ieși.

Știu că pe peliculă sunt înregistrate imagini unice pe care niciun regizor multimiliardar nu le poate visa. Pentru cronica în imagini a marșului acesta unic, pentru telespectatorii mai puţin obișnuiţi cu aceste orizonturi, doresc să fi fost un bun operator. Sper ca Bobi să fi făcut de asemenea treabă bună. Urc la comandă să-mi copiez însemnările ofiţerilor de cart. A fost o zi plină. De fapt a fost o zi de neuitat.

Luni 21 iunie în a 110-a zi de la plecare. Sunt pe punte înaintea zorilor. Azi-noapte am avut vânt de 9 m/s tot din ESE. La 05.00 ESE cu 4 m/s ceea ce nu-i convine lui *Mircea,* dar le convine grozav velierelor mai ușoare și cu vele de dacron. Rămânem în urmă. O mai vedem în pupă doar pe *Gloria. Eagle* și *Sagres* abia se mai văd în provă, pe linia orizontului.

08.30. Aflăm prin radiotelefon că la luarea startului mai multe nave s-au abordat, că sunt proteste. Constat că noaptea se schimbă vizibil dispozitivul regatei din timpul zilei. Nu fac nicio afirmaţie. Doar constat. Există acum o rutină a regatei.

Fiecare navă își comunică punctul până la o anumită oră a dimineţii, după care de la arbitraj se comunică clasamentul pe ziua respectivă și punctul navelor. Navigatorul nostru face o copie a Plotting-ului pe hârtie de copiat și pune punctul fiecărei nave. Reporterii americani își notează în carnete datele care se transmit la radiotelefon. Un elev care știe foarte bine englezește stă de planton la radiotelefon și notează mesajele care privesc regata. Bill se află și el la comandă. Azi noapte s-au făcut din nou calcule pentru a se găsi alura cea mai favorabilă. Este un consiliu cu secundul și comandantul navei. Există și o idee generoasă care să ne scape de aproape 25 tone de apă. O baie generală și un spălat de rufe. Vizibil alura în care navigăm nu este favorabilă. *Dar Pomorza* se află la 50 Mm în prova noastră. Nava americană *State* of *Maine* ne face o vizită, dându-ne ocol de foarte aproape. Este un fel de însoţitor al regatei și sper să aibă o foarte bună aparatură de ascultare. O filmez. Cu începere de la 09.20 se încearcă diferite brăţări pentru a se mări viteza. Arborele centru se braţează un cart la babord, în timp ce arborele pupa numai o jumătate de cart la babord. Asta înseamnă manevre pe punte, ordine, megafoane. La 13.38 arborele trinchet se braţează la semn, arborele centru trei carturi la tribord. Artimonul la babord. La 14.10 se schimbă din nou braţările: trinchetul se braţează la două carturi la babord, arborele centru tot la babord două carturi, artimonul la babord. 14.55. Arborele trinchet se braţează la semn. 15.30. Se strâng randele. 16.07. Se întinde vela randă mare. Întregul echipaj coboară din arboradă. Constat că ne menţinem cu încăpăţânare pe același drum în vreme ce *Sagres* urcă în vânt, spre nord, *Kruzenshtern* ne trece din babord în tribord și *Eagle* face cam aceeași manevră. Comandantul marșului își menţine punctul de vedere, cu toate că evidenţa primă este de partea celorlalte nave și echipajul nostru s-a pus sub presiune.

— De ce? întreb.

— Pentru că fugarii contează pe un eventual vânt de est, care, după ce vor fi urcat spre nord, să-i ducă la Newport împotriva Golf-Stream-ului, vânt puţin probabil să vină la comandă. Deci speră să câștige distanţa faţă de Newport pe care o pierd acum în folosul vitezei dobândite prin urcarea în vânt.

Măsurăm cu gheara de compas la hartă, estimăm poziţiile viitoare, alternativele și șansele acestora.

— Noi ne menţinem pe direcţia Newport, folosind Golf Stream-ul care prin ramura lui la sud de Newport o ia cu putere direct spre est, în așa fel încât chiar cu

vânt slab, dar ajutaţi de curent să putem trece linia de sosire, pe care cei ieșiţi la est și sud de ea, n-o vor mai putea atinge.

Quod erai demonstrandum!

La hartă totul este matematic și logic cu toate că navele care urcă în vânt ne sufocă de ciudă. Radiotelefonul începe să comunice nazal punctele navelor pentru ora locală. 09.00 recte 12.00. G.M.T. *Mircea* se află în φ = 33°37’N; λ = 65°05’ W.

Stăm ciucure la comandă, locotenentul major Suciu pune punctele pe dublura Plotting-ului, eu o copiez în jurnalul de bord și constat că toate navele sunt cam pe latitudinea de 33°, eșalonate la nord și la sud de punctul nostru. În pupa au rămas *Gloria* pe 33°28’ lat.N. *Regina Maris* cea cu echipaj mixt și cu copii la bord întâlnită la prima escală bermudeză și *Erawan* cauza morală a coliziunii. Surpriză. *Gorch Fock* a atins latitudinea de 34°. Ne vizitează navele U.S.A. *State of Maine* și *Bay State.* Filmez eu, filmează Bobi. Trec mereu în zbor jos hidroavioanele lui *U. S. Navy.* Blestemăm cele 6 tone de lanţ în plus, cele 3 tone ale șalupei, – apa, motorina, vântul, apoi ne consolăm. Bill se pare că a fost din nou săpunit din pricina radiotelefonului și eu am un conciliabul cu Gregory, operatorul lui N.B.C. Ce-ar fi dacă mi-ar filma el cu bazooka lui amurgul care se arată fastuos?! Are trepied, transfocator, o mie de lentile și o mie de filtre. De acord?… De acord! Gregory se așterne pe treabă și Bill fumează… trabuc. Dacă va pufăi în cabină sunt hotărât să-l arunc pe hublou. Cineva îl întreabă pe Gregory pe ce face treaba: pe prietenie? — Da și pe mulţumesc zice Gregory. Îi spun lui Pișta care-mi scoate de la sertar două albume de toată frumuseţea, color, pe hârtie velină. *Statuetele de Tanagra* și *Ștefan cel Mare.* Două sticle de vin de Murfatlar și două insigne cu *Mircea* completează acel „mulţumesc”. Gregory este încântat de albume și vinul nu-l acceptă decât dacă îl bem împreună. Oceanul s-a mai golit de nave. Vântul are tendinţa să cadă. Întocmesc un tabel cu situaţia regatei. Nu mă încântă. Avem navele în prova, nu în pupa. Îmi fac notele, copiez *Plotting-ul* și aud răcnetele războinice ale dacilor din filmul care se dă la puntea centru.

La ora 24.00 dăm ceasurile cu o oră în urmă. Am intrat din nou în fusul orar 4 vestic.

Marţi 22 iunie. Bântui puntea înainte de a răsări soarele. Vântul se menţine stupid și amorţit. Am fără să vreau rol de tampon între entuziasmele explozive și conservatorismul de toate nuanţele. Se întâmplă ceva cu totul ciudat. În pofida tuturor datelor obiective, azi-noapte și astăzi ne apropiem vizibil de navele care ne-au depășit ieri. Începem să distingem coca neagră, cu festoane albe a lui *Kruzenshtern* pe cea albă a lui *Eagle,* în vreme ce vedem în babord un grup masiv de veliere mari: *Libertad, Tovaristch, Erawan* și mie mi se pare *Dar Pomorza,* cu toate că avea faţă de noi un avans de două minute de latitudine. Regata nu mai are nimic palpitant.

Fără vânt, moare de la sine. Ziua este monotonă cu vizita ce lor două nave americane care colindă din velier în velier, cu hidroavioanele lui *U.S. Navy,* cu americanii care sunt pretutindeni pe navă și se prezintă punctual la salon, când

Anthal ne zâmbește și ne spune „poftiţi la masă mă rog frumos”. Așteptăm înfriguraţi ora 15.00 când se transmite clasamentul și poziţia navelor. Aglomerăm comanda. Radiotelefonul bâzâie, apoi se aude glasul nazal al celui care face transmisia. Reporterii ciucure, cu carnetele în mână. Avem în prova *Gorch Fock* în φ = 35°21’ (valoarea latitudinii ne interesează, regata desfășurându-se de la sud spre nord) după el, nesperat, se află *Christian Radich* în φ = 35°08’; urmează *Eagle* în φ = 34°58, îl vedem în prova lui *Kruzenshtern,* puţin în urma lui *Sagres II,* tot acest pachet de nave se află în prova tribord. După el urmează *Mircea* care are *Phonix* la travers în tribord și foarte aproape în pupa tribord *Regina Maris.* Se eșalonează în pupa babord *Libertad, Tovaristch, Eraxvan, Gloria,* neașteptat și surprinzător *Dar Pomorza* și *Unicorn.* După toate calculele noastre și ale americanilor de la bord suntem pe locul 6. Nesperat de bine. Apoi vine fonfăiala prin radiotelefon: *Mircea* locul 16. Turbăm. Protestăm vehement. Bill încearcă să molfăie ceva cu handicapul, cu timpul compensat, suntem gata să-l aruncăm peste bord și, oricum, trebuie întrebat arbitrajul ce se întâmplă. Lumea dispare, nu avem dezlegare să întrebăm, *Kruzenshtern* dă la apă două bărci și noi ne pregătim pentru… spectacol. Elevii au spectacol la puntea centru. Filmează Gregory, filmează Bobi. În lipsă de vânt, elevii îmbrăcaţi în costume naţionale joacă la puntea centru brâuleţul. Desigur s-au adus fotoliile și băncile, ei poartă căciuli ori pălăriuţe din Oaș și totul mi se pare de-a dreptul uluitor. În plină regată internaţională, la câteva sute de mile de coastele Statelor Unite se joacă brâuleţul, în opinci, se cântă doine, apoi se trece la jazz și desigur la punctul lui don Tomiţă. În vremea asta se navigă exact ca acum două secole.

Nu se folosește niciun aparat de navigaţie, viteza se calculează cu scândurica aruncată la prova, nava se guvernează cu timona de mână aflată la puţul arborelui elicii unde comenzile se transmit prin portavoce, timonierii stau câte doi la timona de-a dreptul uriașă într-o căldură de iad și singura mașinărie care funcţionează amintindu-ne contemporaneitatea este motorul auxiliar, furnizorul energiei electrice pentru camera frigonfică, iluminat, pompele de apă și… climă.

Miercuri 23 iunie. Vântul începe să se rotească spre est.

Abia-și mai trage sufletul. La 05.00 bate din est cu 2 m/s. Aproape nul. Azi-noapte a fost pâclă. Se văd mereu luminile de poziţie ale navelor care ne înconjoară. Este plăcerea mea să iau relevmente la acestea. Aerul este umed, salin, se aud velele pocnind, oceanul pare și mai nesfârșit punctat de luminile navelor, noaptea totul pare sfâșietor de trist, o însingurare cumplită ne înconjoară. La 07.00 se determină viteza navei, 1 nod. Ridicol *Kruzenshtern* a rămas în pupa tribord. *Eagle* mult în pupa. Într-un fel se îndeplinește previziunea comandantului marșului. Cei care au urcat în vânt, nu mai beneficiază de Golf-Stream. Oceanul fără nicio încreţitură.

08.20. Se lasă bărcile nr. 1 și 2 la apă pentru antrenament și filmări din afara bordului. Pleacă și Bobi să-l filmeze pe *Mircea* în plin Ocean. Cu toate previziunile meteo care ne făceau să jubiliăm la ideea că regata se va desfășura în condiţii de

furtună, în zona în care ne aflăm vântul face grevă.

Bărcile în care au luat loc și reporterii oaspeţi evoluează graţios în jurul lui *Mircea.* Desigur urmează în întregime protocolul prevăzut de regulament. Lăsate la apă, armamentele își ocupă locurile coborând pe frânghiile cu noduri, precum piraţii.

Este cu totul fotogenic momentul când comandantul bărcii ordonă: drepţi, și ramele rămân nemișcate, într-o aliniere perfectă. Asta nu aduce vânt și atunci este timp de citit și de creionat planurile viitoarelor cărţi. Mă pasionez pentru un roman-frescă al cărui prim volum să plece din copilărie. Nu se poate. O construcţie lineară stil cronică mi se pare vetustă.

Solidă, rezistentă la timp dar vetustă. Romanul acesta, la care gândesc de multă vreme mi se pare o utopie. O dorinţă veche, exilată într-un viitor încă insondabil. Mi-am rămas restanţier cu două cărţi, iată *Cronică eroică* stă aici pe biroul acesta legănător, trăiesc în două planuri total diferite, fără adiacenţe decât în spirit: unul cel al anului 1877 în România și pe teatrul de război balcanic, celălalt la bordul navei-școală *Mircea* într-o zonă geografică, spirituală și istorică deosebită, dar nu străină și fără implicaţii în viaţa poporului meu, ci dimpotrivă. Eu am văzut cocardele de pe fuselajele și aripile hidroavioanelor care ne survolează spre a ne fi de ajutor, într-o altă conjunctură istorică. De sub fuselajele de-atunci curgeau șiruri lungi de bombe deasupra Bucureștiului. Mulţi dintre prietenii mei au avut în colimatoarele avioanelor de vânătoare pe care zburau aceste cocarde, apoi în zilele imediat următoare lui 23 august 1944 patru motoare ale U.S.A. Au bombardat masiv rezistenţele germane din pădurea Băneasa, istoria rezervându-și mereu dreptul surprizei. Despre anii aceia tragici am obligaţia să scriu ca unul care i-am trăit dincolo de ipocrizia unor ipochimeni ai generaţiei mele, care în cărţile lor de surveniri sunt roz bombon, n-au văzut nimic, nu-și mai amintesc nimic, ziare n-au citit și nici măcar nu-și aduc bine aminte de chipurile care umpleau primele pagini ale jurnalelor la care unii din ei și-au făcut ucenicia. Constat că am o profesie cu totul dificilă în care jumătăţile de măsură se plă tesc crâncen, o profesie bântuită de obsesii, dintre care cea a adevărului poate ucide. Este o experienţă utilă pentru un scrii tor cu sensul istoriei să se rupă din arealul tradiţional, din placenta matrice și văzându-se în plin Ocean, într-un peisaj neutru și într-o ţară a nimănui și a tuturor, înconjurat de nave ale marilor puteri contemporane, să mediteze la sensul evenimentelor care l-au traumatizat, ori sensibilizat, care au determinat într-un fel sau altul direcţia schimbărilor politice.

Și în ultimă instanţă i-au determinat scrisul. Asta se poate foarte ușor constata în timpul lui „International Sail Training Races 1976” când a căzut vântul și se face schimb de politeţuri de la navă la navă. *Kruzenshtern* cere prin radiotelefon lui *Eagle* doi cădeţi pe care să-i aibă oaspeţi până la Newport. *Eagle* zice da. *Kruzenshtern* lasă o șalupă la apă. Șalupa pleacă la *Eagle.* Suntem în derivă și cu toate că dejecţiile tubulaturii ne înconjoară plutind în curent o dată cu nava, învăluind-o în mirosuri fetide, vedem cam ce se întâmplă pe Ocean, ori mai curând sesizăm pe Ocean, ceea ce la uscat, în noianul de știri și preocupări sesizăm mai

greu.

Regata nulă, dacă îl exceptăm pe *Mircea* care având pescajul mai mare din pricina greutăţii, oferă Golf-Stream-ului o mai mare suprafaţă de împingere așa că în vreme ce toate navele stau pe loc, sau abia plutesc în derivă, noi înaintăm cu o viteză de 0,75 noduri. Trecem pe lângă *Eagle.* Le strigăm americanilor hip, hip, ura și desigur le facem sâc. *Kruzenshtern* și *Eagle* rămân în pupa tribord. Am parcurs 17 Mm în 24 de ore.

Iarăși se fac manevre de vele doar, doar ne vom putea ajuta cu ENE-stul care suflă cu 1 m/s. Bărcile se ridică la post. Se strâng velele arborelui artimon. Echipajul este dezolat. Fiecare din noi are n soluţii pentru producere de vânt la bord, cu mijloace proprii. Ora când se comunică poziţia și clasamentul.

Din nou grămadă la radiotelefon. De pe locul 16 am sărit pe locul 6 cu toate că de fapt nu avem în prova decât patru nave: *Gorch Fock* în φ = 35°48’ N; *Christian Radich* φ = 35°33’ N; *Phonix* φ = 35°29’ N și *Libertad* φ = 35°28’ N, noi fiind pe latitudinea de 35°27’ N. Ne bucurăm la vestea că *Gazela Primeiro* a fost reparată la Anexa Bazei Navale U.S. de la St. George’s și acum se află în marș spre Newport, cadeţii lucrând la coaserea velelor. Punctul barkentinei: φ = 34°00’ N, λ = 65°48’ N. *Dar Pomorza* se află la φ = 35°08 N și λ = 67°33’ N. Cum a putut pierde atâta spaţiu nu-mi pot explica.

Este un apus de soare în ocru, cum n-am văzut de multă vreme. Se întâmplă un fenomen subtil de amalgamare a luminii solare, cu lumina reflectată de Ocean. Cerul devine pur și trans lucid ca și când spaţiile s-ar vida treptat de aer și locul acestuia ar fi luat de o pulbere cosmică luminescentă, pe fundalul că reia se proiectează arborada marilor veliere. Soarele se cufundă în Ocean inundându-l cu sânge. Dispare lent într-o imersiune agonică, apoi rămâne în cer doar fluida lumină zodiacală, colorând altostraţii și cirrostraţii în roz de flamingo, apoi în verde pal, apoi în tonuri perlate de gri, amurgul a redevenit amurg pe această latitudine, cirrostraţii îmi vestesc schimbarea vremii, dar avem la bord un inginer meteo, tac și urmăresc apariţia constelaţiilor familiare în cerul mătăsos, negru-albăstrui. Velierele și-au aprins luminile de poziţie. Mă duc la alidade să iau relevmente, mai exact să privesc navele iluminate prin lunetă. *Kruzenshtern* comunică ceva lui *Eagle* prin intermediul proiectorului cu sclipiri. Navele mici rămase în pupa pun motoarele. Le auzim duduind înfundat în liniștea profundă a Oceanului. Trec peste noi doi sateliţi, migrând printre constelaţii. Încerc un sentiment cu totul straniu. Suntem în apropierea uneia din cele mai mari puteri ale lumii contemporane. Dimensiunile navelor care fac oficiul de gazdă ale regatei, dimensiunile și numărul hidroavioanelor, sateliţii sunt doar câteva date ale acestei lumi. Ascult suflul Oceanului. Respiraţia lui salină, profundă, cosmică.

Joi 24 iunie. Zi toridă, după care-mi spun, vine furtuna.

Atunci să vedem regata! Dacă va mai rămâne timp pentru regată. Trebuie să fim la Newport în 27 iunie, deci mai avem trei zile în care să parcurgem încă niște sute de mile. Derobez elegant la prova. A început manevra velelor. Vântul s-a

schimbat prin S și bate din WNW cu 2 m/s, spunându-mi că negreșit se întâmplă ceva. Am fost pe punte la 05.55, când s-au întins velele arborelui artimon, cu ghiul la babord. La 06.15 vergile sunt braţate în sart la tribord. Trebuie prins cât mai mult din vântul de W.N.W. 07.55. Se strânge vela strai mare. Se strâng focurile. 07.58 se contrabraţează vergile arborelui centru. Ghiul se aduce în ax. 08.05. Velele arborelui trinchet au fost strânse în strângători. 09.15. Se execută volta în vânt. Se întind toate velele mai puţin velele strai prova. Vergile braţate strâns în șart la tribord. Vântul din 60° prova babord. Înclinarea navei 0°. Murele în babord. Viteza navei = 0,55 Nd. Da = 35°. Deriva = 0°.09.30. Întins vela strai mare. 11.00. Se întinde vela strai zburător și vela strai rândunică. Ghiul se aduce la tribord. Echipajul este lac de apă. Nici *Olandezul zburător* nu poate face mai mult. Portavocile electrice răsună pe toată nava. Palancurile scârţâie, vergile scârţâie, băieţii tropăie pe punţi, gabierii sunt în arboradă, navele cu vele din dacron iar încep să lunece pe Ocean. Bill Myers de la „Sports Illustrated”.

Stephen Brown de la „National Geographic” se urcă în arboradă, asistaţi de trei elevi, care-i însoţesc îndeaproape. Bill, fost marinar, la crucetă, Steph în gabie. Ne-am liniștit, dar nu avem viteză. Spre orele 13.00 se primește un anunţ al organizatorilor regatei de la nava *Bay State.* Dacă comandanţii sunt de acord ca la ora 18.00 să se încheie regata. Comandantul marșului invită la cabină pe cr. 1 Diaconescu, cr. 2 Neiculescu, comandantul navei, cr. 3 Bundă, secundul și subsemnatul. Păreri și păreri. Unii înlocuiesc vântul și calităţile navei cu lozinci, alţii văd realitatea, locul pe care și l-a asigurat *Mircea,* pentru întâia oară participant la o regată este mai mult decât onorabil, alţii vor să ni se garanteze nu se știe ce buletine meteo, se face analiza exactă, matematică și marinărească a ceea ce s-a întâmplat până acum, comandantul na vei, secundul și civilul sunt de părere să se accepte încheie rea regatei și comandantul marșului decide în acest sens, cu amendamentul că în situaţia meteorologică nu va interveni o schimbare, care să permită încheierea ei în timpul limită.

Ocazie să constat gândiri sofisticate, gata să așeze înaintea unei hotărâri exacte și responsabile un întreg eșafodaj de stratageme cu n portiţe de scăpare. Noroc că marinarii bordului știu ce înseamnă a decide. 16.30. Se comunică la nava directoare *Bay State* părerea comandantului marșului și punctul lui *Mircea.* Avem un loc onorabil, dacă nu chiar foarte onorabil. Singurul comandant care refuză din cei 19 este comandantul lui *Gorch Fock.* De pe acum este câștigătorul regatei, dar vrea să fie câștigător absolut, de necontestat, total. Revanșa pentru prima etapă Plymouth-Tenerife. Se ridică vântul.

Navele ușoare, cu vele de dacron demarează ca la curse, infirmând opiniile celor cu opinii sofisticate. Elevul Tilică este observator pupa. Urc pe comandă și facem o discuţie despre proză în general și încercările lui literare în special.

19.07. Nava *Bay State* comunică oficial încheierea regatei Bermuda-Newport din pricina condiţiilor meteo nefavorabile.

19.20. Se trece la guvernarea navei cu timona electrică de pe dunetă, abandonându-se timona de mână. Portavocile anunţă pregătirea echipajului pentru

lucru în arboradă.

19.28. Se dă la posturile pentru manevra velelor.

19.30. Strângeţi velele!

19.33. Armamentele zburătorilor şi rândunicilor, sus!

19.35. Înfăşuraţi!

19.46. Se dă „atenţiune” la maşini. — Gata de marş!

19.48. S-a terminat manevra de strângere şi înfăşurare a velelor.

19.52. Maşina foarte încet înainte! Se aprind luminile de navigaţie.

19.57. Maşina jumătate viteza. Asta. Înseamnă 8 Nd citite pe loch.

20.00. Nava în marş cu motorul principal în φ = 36°23’5N şi λ = 67°03’ W în Da = 325°. Cu viteză de 9 noduri.

Stau pe duneta cu ofiţerul de cart şi văd navele din tribord şi babord care au pus provele pe Newport-Statele Unite ale Americii.

Vineri 25 iunie a 114-a zi la bordul lui Mircea. Previziunea mea meteo se împlineşte şi furtuna aşteptată vine cu 24 de ore prea târziu. O simt în somn, înaintea zorilor. Oceanul s-a tivit cu spumă. Valurile ne vin din babord, de la travers. Apa oţelie. Etrava dislocă valuri înalte, smulgându-le creasta. Stephen are rău de mare. Soare, vânt care ţiuie, geme şi se tânguie în arboradă. Îmi termin notele, iau aparatul de filmat, mi-l petrec în bandulieră şi urc în barca din babord. Filmez etrava, valul de etravă, bordul bătut de valuri, spuma care sare pe punte. Am nevoie de planuri de legătură. Vine Gregory care face poze. Îi trec aparatul de filmat. Face exact ce-am făcut. Aş vrea ca imaginile filmate să fie încărcate de sens, să aibă poezie, să comunice ceva din tensiunea, dramatismul şi frumuseţea acestui marş cu vele peste Ocean. La 11.15 îmi termin meseria de reporter şi mă urc pe comandă să fac plajă. Carturile de marş la posturi. Viaţa de navă - şcoală intră în normal. Soare torid. Vânt care spulberă apa până aici.

Bravul meu Bill trăieşte o criză de hipertrofiere a eu-lui.

Cum este nevoie de el peste tot, începând de la radiotelefon până la radiograme şi la oficiul de translator al tuturor cu oaspeţii noştri americani, a trecut de la rolul „profesorului” Bill, la acela de nod central al legăturilor, de aceea se răsfaţă şi tehnica pe care-o adoptă este absolut nouă pentru mine, care niciodată n-am măsurat, ori cântărit cantitatea de muncă cheltuită. Clamează că se epuizează muncind. Iată o temă…

Masa la salon este nostimă, totul se mişcă, alunecă şi dacă poate, se varsă. După masă ploaie în rafale. Închidem hublourile şi aerul devine de nerespirat. Reapar masiv cohorte de carcalaci. Iarăşi literatură cu Tilică şi o nouă întrebare de la nava directoare *Bay State:* căreia dintre nave să i se acorde trofeul *Cutty Sark?* Este un trofeu care vizează o zonă mai largă (*Cutty Sark* unul din cele mai renumite veliere ale secolului trecut) legături între popoare, etc., etc. Părerea mea este că *Mircea* trebuie să opteze pentru cel mai îndelungat serviciu pe mare.

Ne bâţâim sălbatic. Oceanul îşi ia revanşa. Navele din clasa „B” ambele divizii o duc greu. Aflu că *Freelance* are din nou ghinion, i s-a rupt focul şi valurile i se

sparg pe punte.

20.20. Oceanul este urât, furtuna crește în intensitate, previziunea meteo este pentru vânt care se întărește. Pe navă se ordonă amararea tuturor obiectelor de pe punţi și de sub punţi, închiderea obturatoarelor și s-au întins, Ţinte bine”. O raită pe dunetă să văd cum arată Oceanul. N-am chef de masă. Simt că la prima îmbucătură mi se ridică stomacul în gât.

După porţia de ozon, cel mai cuminte lucru este să mă întind pe cușetă și să citesc, lucru care-l fac cu fervoare. Vine Vali să vadă ce fac. Omul acesta s-a apropiat cu discreţie de mine, simte când ceva nu merge și încearcă să atenueze acel ceva ce nu merge. Are ochiul lucid și o excelentă cunoaștere a oamenilor. Pe unde dracului intră pulberea asta fină de apă?

Obturatoarele din oţel închise, totul închis și… Găsesc locul incriminat. Duza ventilatorului. Valurile spulberă atât de sus stropii de apă incit aceștia intră prin spiraiul ventilatorului și acesta le presează pe conducte până în cabine. 21.50. Vine Bobi să vadă cum devine cazul cu filmările și furtuna. Devine că mă bușește bine de peretele cabinei, apoi este gata să mă proiecteze jos. Vasele de la bucătărie zdrăngăne. Lucrurile de pe birou se mută de colo, colo. Coșul de hârtii a luat-o razna prin cabină. Noapte bună pentru schiţat planurile cărţilor viitoare, mai ales că valurile izbesc în bordul nostru, coca bubuie surd, nava scârţâie. Arborada ţiuie, aud elicea când iese din apă și totul este O.K.

Sâmbătă 26 iunie. Nu mă pot despărţi de Ocean în condiţii de turist pașnic. Mi-ar contrazice ideile cu care am plecat la acest drum. Cer cenușiu. Valurile sunt mai domolite. A plouat.

Azi-noapte, după aproape trei luni, am dormit în pijama învelit cu cuvertura. Avem coasta Statelor Unite la babord: Philadelphia, Baltimore, orașe care sunt în planul oficial al vizitelor lui *Mircea.* Se petrece reversul sentimentului încercat cu câteva săptămâni înaintea ambarcării, când eram doar fizic acasă și existam de fapt la *Mircea.* O mie de gânduri legate de treburile mele editoriale, de cărţile care zac în fișe, ori pagină, de niște încercări făcute în pomicultură, de erupţia tot mai violentă a unor idei gestante care s-au cristalizat în de cursul timpului și acum își caută expresia, mă extrapolează navei. Exist fizic aici, cu toată conștiinciozitatea, îmi fac notele zilnice, planul de filmări, știu că mă voi implica în tot ce ţine de manifestările grandioase la care vom fi și actori și spectatori; dar de fapt sunt la masa mea de lucru, noaptea ascult privighetorile din luncă și experienţa mea interioară le gată de Ocean a luat sfârșit. 10.50. Oceanul s-a schimbat radical. Din leneș și luminos a devenit agitat și întunecat. Plutește peste el o pâclă umedă, rece și igrasioasă. Se face simţit negrul, posomorâtul și dușmănosul Atlantic de nord, scena atâtor drame cumplite din timpul celui de al doilea război mon dial și din îndelungii ani de navigaţie între cele două lumi.

Am părăsit o lume solară, invadată de spanioli care distrugând civilizaţiile aztecă, maya și încă, au fecundat un continent dându-i unitate de limbă și poate de destin. Intrăm în altă zonă de penetraţie, un continent vecin, cucerit de anglo-saxoni, laborioși, cu sentimentul libertăţii congenital, care l-au transformat într-un

colos industrial al Terrei, centrul de contradicţii al lumii moderne, capitaliste. Există în general ten taţia acestui continent. Poate din lecturile fabuloase ale adolescenţei. Fenimore Cooper, Jack London, pentru că modernii nu exercită niciun fel de tentaţie, ba dimpotrivă. Pâclă scârboasă. Carturile de marș la posturi. Vântul de NW a scăzut de la 14 m/s cât era la ora 05.00 la 4 m/s, dar simt că are tendinţa să se întărească. Pâclă îmi stă pe gene, îmi umezește obrazul, hainele se fac jilave. 11.05. Stopat mașina. Nava în derivă. Se ridică pavilioanele D.V. Suntem în punctul de 40°48’ latitudine Nord și 70°33’ longitudine West. Văd navele care ne înconjoară, pe ecranul locatorului. La 13.55 se dă atenţiune la mașini. Gata de marș. La 13.58 navigăm spre Newport cu mașina toată viteza înainte. Stau pe dunetă în pâclă care se agaţă în gogoloaie de arboradă, ori se târăște meschin peste valuri. Vântul s-a întărit din nou. Bate din West cu 8 m/s. Dincolo de spectacol regata m-a dezamăgit. A adus în plin Ocean, micile și meschinele aranjamente de la uscat. Am participat cu foarte mulţi ani în urmă la faza finală a concursului pe ţară cu piese originale. În piesa mea apărea și un critic, cam cum erau criticii pe atunci. Dumnezeule, ce aranjamente de culise, ce mesaje primite de la marii și atotputernici bossi ai criticii din acele vremuri, mesaje în care mi se promiteau toate deliciile masacrării totale, cită energie cheltuită să se ucidă adevărul. Și aici. Motoare puse noaptea, bandiţește. Informări false asupra punctului real. Doar eram toţi în mare și pe o rază de cel puţin 5 Mm puteam vedea totul cu binoclul și puteam estima poziţia multora, faţă de propria noastră poziţie. De ce? Cum poate dobândi valoare sportivă, etică și loială, un fals? Probabil pâcla îmi cam acrește umorul. 16.50. Pâcla se adună gogoloaie, lăsând în lumină petice de apă și de cer. Suntem la 50 Mm. SE de Newport. În jur de 19.30 vom fi în radă, la locul de ancorare. Marea mea călătorie oceanică va lua sfârșit. Poate de aici starea de angoasă, de nemulţumire și lipsa totală de umor. Mâine intrăm în baia portului Newport și va veni la bord viceamiralul Sandu, care va prelua comanda, aducând din ţară ultimele vești. Poate că aceste 115 zile de stagiu ia *Mircea* mi-au nuanţat optica, m-au făcut să văd lucrurile mai în profunzime, să judec mai sever relaţiile de la uscat, m-au scos din inerţia și conformismul cotidianului, creându-mi acea perspectivă din care pot să-l judec și amendez. Au verificat prietenii. Au confirmat sentimente. Au dat sensuri noi demnităţii. Se ia legătura cu *Coast Guard* prin canalul 6, comunicând punctul ales de *Mircea* pentru ancoraj în rada Newport. *Coast Guard* confirmă alegerea punctului ca fiind bună, dar nu cunoaște natura fundului. Ieri pe timpul furtunii, am notat ora: 10.05 observatorul pupa a descoperit o ambarcaţiune cu vele, care părea să fie în dificultate. Comandantul a ordonat schimbarea drumului și *Mircea* a venit sub vântul ambarcaţiunii, până la 50 de metri. Întrebată prin radiotelefon dacă are nevoie de ajutor și dacă totul este normal la bord *Vancouver,* cu număr de velă 3930 a răspuns că la bord totul este O.K. Și nu are nevoie de ajutor. Stăm pe dunetă să vedem apărând pământul Statelor Unite. Este o după-amiază incertă, cu nori, petice de cer senin. Oceanul bântuit de hulă și lumină albăstruie stând densă la orizont. 18.35. Pământ. În prova tribord la circa 8 Mm iese din Ocean coasta lui Rhode Island. Navigăm spre partea ei vestică. 18.55. În

prova babord la distanţă de 11 Mm apare coasta continentală a Statelor Unite. Echipajul la posturile pentru fundarisit ancora. 19.45. Funda ancora!… Ancora din tribord se fundarisește cu 3 chei de lanţ la apă. Zgomotul vinciului. Al lanţului. Plescăitul valurilor. Pe navă s-a ordonat
„Ţinuta nr. 3” adică bleumarin cu coafă albă la caschetă.

Adopt un costum grifer, cu tăietură militară. Începe parada avionetelor particulare care vin să ne recunoască. Brave aeroplane cu aripi parazol și tren fix care-mi aduc aminte cu nostalgie de ucenicia mea de pilot, altele cu aripă joasă și tren triciclu. Prea puţine cu tren escamotabil, probabil pentru a scuti de uitare pilotul amator de la bord. Sunt cu aparatul de filmat după ele, cu toate că lumina se încenușește vizibil.

Am ancorat nu departe de o navă de patrulare și supraveghere a *Coast* Guard-ului, pe care-o filmez. Văd balizele care marchează plasele pentru homari și în prova, masa de stejari seculari, ori cedrii care maschează vilele și palatele din Newport, orașul milionarilor din această parte a continentului.

Tot acolo un pod gigant, arcuit graţios pe orizontul acum liliachiu. La pupa se desfășoară o partidă feroce de pescuit. 20.19. Se coboară pavilionul. Se aprind luminile de ancoră. 20.01. Se coboară și instalează scara de bord în tribord. Reporterii americani și cei de la N.B.C. Se pregătesc să părăsească nava. Vor ca în câteva zile să developeze și monteze filmul, pentru a-l transforma într-un serial pe care să-l transmită înainte ca *Mircea* să părăsească Newportul. La pupa s-au prins exemplare magnifice de somni americani. Spectacolul uscatului este feeric. Podul care probabil leagă insula de continent este balisat și iluminat cu ghirlande de becuri. Un dirijabil și el iluminat festiv face ture deasupra orașului, survolează podul, totul cu o lentoare majestuoasă, amintind începutul secolului.

Nava *Coast* Guard-ului și-a aprins luminile de poziţie. Nimeni nu face economie de energie electrică. Văzută de pe mare din întunericul absolut al apelor și al cerului, viaţa omului modern este o victorie asupra tenebrelor, celebrată prin lumină. Senzaţia asta am avut-o în fiecare zbor de noapte, dar nici unde mai acută decât pe mare. Zborul dirijabilului este fermecător. La 22.05 acostează șalupa *Karuna,* care aduce la bord un funcţionar al vămii, pentru formalităţi și eliberarea legitimaţiilor cu oare vom putea circula pe teritoriul Statelor Unite. La 22.50 se recepţionează un apel al *Coast* Guard-ului în birourile căruia se găsește viceamiralul Sandu Gheorghe, venit din ţară să preia comanda lui *Mircea* și să reprezinte marina la *Operation Sail ‘76,* parada navală și serbările dedicate bicentenarului independenţei. Sunt necesare mutaţii la bord. Se eliberează apartamentul amiralului din tribord. Știu că viceamiralul Sandu îmi va aduce vești de ultima oră și precizări în legătură cu zborul meu de la New-York în ţară. 00.07. Acostează în tribord șalupa *41320 Coast Guard.*

Se ambarcă viceamiralul Sandu Gheorghe, atașatul naval în U.S.A. Și familia Trien care se ocupă de *Mircea* din partea comitetului de organizare a lui *Operaţion Sail ‘7*6.02.15. Un val dens de ceaţă vine din S.E. Vizibilitatea scade sub 50 m. Clopotul bate semnalul de navă la ancoră. Este ora când îl întâlnesc pe viceamiral.

A rămas acelaşi lup de mare afabil, concis până la eliptic. Am o scrisoare de la Stela, una de la general, biletele de avion pentru cursa TAROM din 8 iulie. În ziua de 8 iulie *Mircea* ridică ancora pentru Baltimore. Locul la avion este rezervat de Armată. Totul este matematic, în ultimă instanţă formidabil, dar ştirea că în adevăr voi părăsi nava mă amărăşte profund. Ies pe punte. 02.22. Vizibilitatea 10 metri. Nu văd balustrada dunetei. Ceaţa curge peste *Mircea* în văluri dense, halucinatorii. În sprâncene, pe obraji, pe mâini simt cum se condensează particule fine de apă. Ceaţa mi se lipeşte de retină. Ecranizează cu un văl impenetrabil obiectele cele mai apropiate, deformându-le după legi ale opticei care-mi scapă. Din păienjenişul sarturilor şi al manevre lor mobile nu disting decât ceea ce este la câţiva metri dea supra punţii. Restul arboradei se pierde în vălătucii groşi care se agaţă între grijele, care curg mereu peste vergi şi catarge, peste punţi şi cartul de serviciu, dând ansamblului aerul unei nave fantastice, rătăcită pentru vecie în ceţurile de dincolo de Ultima Thule. Bătăile clopotului estompate de ceaţă, născute parcă din valuri, venind dintr-o altă lume ca o chemare tragică. O noapte făcută pentru rămas bun. Nimeni nu-mi poate descifra chipul. Pot să mă abandonez fără să dau naştere în discreţiei. Stau la pupa, acolo unde am stat îndelungile zile şi nopţi ale traversadei, lumina de poziţie spectrală se re soarbe în valurile de ceaţă, balustrada este umedă, filez nava prin tribord, cobor la puntea centru, urc pe teugă, mă întorc prin babord, lacom de fiecare amănunt, de fiecare manevră, de fiecare lucru care trădează spirit marinăresc, rigoarea unei şcoli militare aspre, inteligenţă şi ingeniozitate. O voltă luată perfect, un te miri ce aşezat aşa şi nu altfel, apoi mirosul de catran şi parâme vegetale ude, scârţâitul scripeţilor, paşii observatorului prova pe teugă, bătăile clopotului şi dintr-odată lumina proiectoarelor de vele proiectată pe arboradă, două fascicole penetrante care se întâlnesc undeva sus, la mărul ar borelui centru, pentru a-l smulge pe *Mircea* din pâcle şi a atenţiona navele care s-ar apropia de noi, fără să ne vadă.

Urc din nou pe dunetă şi mă retrag la pupa.

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda.

— Luminile pupa ard bine!

— Atenţiune comanda!

— Da, comanda!

— Luminile prova ard bine!

Apoi clopotul! Apoi foşnetul valurilor izbindu-se de flancurile navei. Apoi scârţâitul lanţului de ancoră, al scripeţi lor, ceaţa, noaptea, aerul umed şi salin, amintirile legate de aceste 4 luni de navigaţie. O răbufnire sentimentală încredibilă. Iubesc această navă domoală şi bravă, solidă şi înţeleaptă, zveltă şi insolită, plină de poezie şi melancolie. De fapt este ceasul despărţirii de navă. Cel al despărţirii de oamenii ei n-a bătut încă. Noaptea însăşi ne tăinuieşte rămasul bun. Noaptea şi ceaţa. Ştiu bătrâne. Nu la bordul tău a visat Jean Bart, dar ceva din vechiul *Mircea* a trecut în structurile tale, pentru că, ce-ai fi fără amintirile generaţiilor de tineri care ţi-au bricuit punţile, s-au legănat în hamace şi s-au învins pe ei înşişi, căţărându-se

în arboradă, acolo unde omul se depășește pe sine, devenind marinar?! Știu că mi-ai vegheat cu ochi înţelept nopţile fără somn bântuite de vedenii și pentru discreţia ta morocănoasă, iată, a venit ceasul să-ţi mulţumesc. Să-ţi mulţumesc pentru tactul cu care m-ai învăţat să-mi stăpânesc imaginaţia, pentru hotărârea cu care ai luat în etravă valurile, reamintindu-mi că în asta stă demnitatea unui bărbat, pentru că mi-ai reamintit calitatea tăcerilor și m-ai silit să reiau alfabetul culorilor, aventura luminii și a solitudinii; obligându-mă astfel să înţeleg oamenii aceștia în uniformă și să-i iubesc pentru felul în care își fac aspra lor datorie. Mi-ai redescoperit vocaţia epicului și împreună cu ea, bucuria de a fi și de a făptui, readucându-mă în circuitul etern al prezentului, ca o stare fermă a conștiinţei, o stare fermă, lucidă și născătoare de gest. Dar mai ales trebuie să-ţi mulţumesc pentru tragica disperare cu care m-ai învăţat să-mi iubesc limba și spaţiile de-acasă, cărora nu le spun Patrie, din sfială. Chiar dacă m-ai văzut coborând în disperare, mi-ai oferit mereu un filtru care-a aparţinut frumuseţii și măsurii. Convulsiilor acelora născute din dorinţa de absolut și totalitate, din fantasmagoria idealurilor abstracte care mă duceau la înstrăinare de sine și de oameni, le-ai opus raţiunea după care se conduce natura, salvându-mă de la naufragiul sterilităţii. Ce ţi-aș putea spune despre grandoarea simplităţii la care m-ai făcut părtaș și martor cu fiecare amurg și răsărit, cu fiecare furtună și fiecare bucată de pământ ivită în prova?! Sau ce să-ţi spun despre această reîntâlnire a mea cu cuvântul? Iată bătrâne doar câteva gânduri, este prea multă ceaţă și prea cernită inima mea la ceasul ăsta al despărţirii. Ai rămas în mine cu toate odorile, nu totdeauna pure, cu cântecul arboradei, cu alba ta plutire legănătoare, cu semnalele percutante ale emiţătorului

Morse, cu sunetul clopotului de aramă și glasurile observatorilor, cu subţirele sunet al sifleelor și vocile sonorizate prin portavocile electrice, cu zgomotul monoton și ferm al pistoanelor și cel al arborelui clicii, un univers unic, care se numește *Mircea.* Între noi doi nu încap lacrimile. Haide să ne despărţim bărbătește. Și tu și eu știm că într-un fel ne aparţinem dincolo de timp. De fapt este duminică de-abinelea și asta mă obligă să scurtez mărturisirea și să notez:

Duminică 27 iunie în a 116-a zi pe *Mircea.* Controlul de radiolocaţie ne dezvăluie că suntem înconjuraţi de o mulţime de nave. Probabil cele ale regatei care-au ajuns în radă pe timpul nopţii. 07.15. Se sting luminile de navă la ancoră. Se ridică semnalele de navă la ancoră pe timp de zi. Ceaţă subţire. Sunt cu aparatul de filmat pe punte. Filmez velierele care intră în Newport. Cer cenușiu, lăptos. 07.58. Pilotul urcă la bordul navei. 08.05. Nava *Coast Guard* 715 din babord pleacă de la ancoră. 08.12. Începe manevra de virarea ancorei. 08.17. Ancora din tribord la post. 08.18. Mașina încet înainte. Vizibilitatea spre prova sub 10 cabluri. Oceanul neprietenos, cu hula rămasă după furtună se populează cu șalupe, yachturi, motor oruizere și marile veliere. La 08.22 vedem nava fetelor *Sir Winston Churchill* făcând manevra de intrare în port. 08.24. Se ridică numirea navei. 08.25. Comandantul navei cere pilotului detalii asupra locului de staţionare. *Mircea* se va lega cu prova și pupa la două geamanduri, unde pe timpul mareei joase fundul va fi la 7 m și pe

timpul mareei înalte la 8 m.

Filmez cu înverşunare intrarea în Newport, care este încântătoare. S-a stabilit prin radio ordinea de intrare și locul fiecărei nave. Bobi este la postul lui de la mașini. Îmi întipăresc pe retină ansamblul, ca să știu ce și cum filmez. Sunt trei secţiuni care mă interesează:

— Panoramicul, ceea ce înseamnă acest capăt sudic al lui Rhode Island, pornind într-o clină dulce de la faleza stâncoasă, clină cu pajiști între stejari seculari, pajiști în care se văd castelele milionarilor, ori vilele-castele. Aceste pajiști sunt de un verde crud (simt o dorinţă juvenilă de a mă da de-a dura prin iarba aceea pe care-o bănuiesc plină de aromele verii), stejarii sunt în verde dens, cu gogoloaie mari de nori plutind deasupra, iar minicastelele, ori castelele, au coșuri foarte înalte și roșii din cărămidă.

— Coloana velierelor care intră printre insulele Rhode și Conanicut. Văd insulele Goat și Rose, arcada imensă a podului Narragansett, zecile de ambarcaţiuni care se foiesc în jurul marilor veliere.

— Bordul lui *Mircea* și toată foiala din jur.

Lumina nu este grozavă, am exponometrul lui Bobi și contez pe calitatea lentilelor. Filmez fără să-mi las anihilat spiritul de observaţie. Aparatul nu poate înregistra nimic dincolo de imagine. El poate sugera doar prin intermediul imaginei. Dar pentru asta trebuie să fii un operator poet. 08.32. Ambele ancore gata de fundarisit. 08.40. Velierul olandez *Eendracht* cu coca lui albastră, ne trece prin babord. Îl filmez. 08.42. Dublăm farul de aterizare pe canalul de intrare în port. Ca întotdeauna la o intrare dificilă, ancorele sunt gata de fundarisit. Ne survolează avionete, hidiroelicoptere și deasupra orașului vedem evoluând dirijabilul de aseară, ori poate altul. Am dublat farul *Brenton Reef.* 08.44. Șalupa *Coast Guard* 95322 *Cape Horn* ne escortează în babord. 08.50. Avem în prova gura de mare prin care intrăm pe șenalul de acces al Newportului. În babord o faleză înaltă, stâncoasă. În tribord Fort *Adams.* Ziduri cenușii, crenelate, un fort scund care ţinea sub tir această fâșie de Ocean prin care intrăm în uscat, depășiţi de o șalupă rapidă a *Coast Guard-ului.* Filmez *Fort Adams,* pajiștile, șalupele, coloana de nave având fundal dantelăria de oţel a lui *Narragansett Bay Bridge.* 08.57. Dublăm farul roșu de intrare în port. Adică părăsim golful adânc, presărat cu insule stâncoase, în băile căruia vedem ancorate pe *Kruzenshtern* și, surpriză pe *Nippon Maru* barkul japonez cu 4 arbori, plecat de la Tokyo în 15 aprilie. Acvatoriul Newport se deschide în tribord, închis într-o baie ciudată în care nu știu unde naiba ar putea intra un *Hai-Hui „junior”* dinghy-ul meu, nu *Mircea.* Hamilton rămâne o amintire idilică și desuetă faţă de ce stă legat la cheu, ancorat, legat la geamanduri, plutește ori zboară la Newport. Oricum sunt niște șalupe rapide ale poliţiei portuare care sfâșie vacarmul cu sirenele și păstrează liber un culuar circular pe care se navigă. Adică la cheu sunt legate sute de nave, apoi este acest culuar circular și în centrul acvatoriului stau la ancoră și geamanduri alte sute de nave și ambarcaţiuni. Filmez posedat de diavoli. Peisajul nautic este unic. Velierele care au intrat înaintea noastră s-au legat la cheu. Disting *Eagle,* trecem pe lângă *Christian Badich* și *Gorch Fock.* 08.58.

Remorcherul *Brayton Point* ne asistă la manevră, gata de intervenţie. Se lasă scara de pilot din babord și o pilotină aduce radiotelefonul pentru pilot.

09.15. Dublăm geamăndura verde nr. 11 situată pe canal. 09.20.

Ancora din babord gata de fundarisit. Echipajul braţează vergile în sart la tribord. Avem la travers navele *Esmeralda* și *Libertad.* 09.31. Dublăm geamăndura nr. 3 de pe canal. Cerul este plin de avionete și elicoptere și dirijabilul, figură cu totul inedită în deceniul 7, patrulează perimetrul portului și al ra dei, probabil ducând turiști în nacelă. Argintiu, insolit, îmi reamintește marile tragedii la care a dat naștere, având o foarte scurtă perioadă de viaţă în lumea aeronavelor. Am găsit un unghi excelent de filmare printre straiurile trinchetului.

Îl iau în primire de departe, de cum survolează *Narragansett Bay Bridge* și-l urmăresc până când trece peste catargele lui *Mircea.* La 09.35 suntem travers de *Dar Pomorza* care se găsește legată la geamandură. La 09.40 se lasă la apă parâma prova și după 6 minute parâma pupa. Suntem legaţi la geamanduri de către cei de pe remorcher. Navele ţărilor socialiste sunt una în pupa celeilalte: *Dar Pomorza; Tovaristch* și *Mircea.* 10.08. Acostează în tribord șalupa Ri 8283 F, care aduce un colet poștal. La 10.14 se dă liber la mașini. Apare Bobi căruia îi trec aparatul de filmat cu același leit motiv:

— Fără economie la peliculă. Se pare că toate navele din clasa „A” se află la locurile lor. Șenalul liber de navigaţie din acvatoriu se eliberează și asistăm pe loc la o paradă navală cu totul inedită. Tot ceea ce poate pluti începând cu bărcile da zice, așa zisele universale, puii de mare, caiace și terminând cu iahturi oceanice cu vele, construcţie rarisimă, dotate cu staţii radar și gonio; ori iahturi oceanice cu motor, având preţuri exorbitante, ori foarte frumoase imitaţii de caravelă, ori de joncă, un fluviu de ambarcaţii eterogene și eteroclite curge pe sub bordul nostru tribord într-o masă compactă de punţi și suprastructuri înţesate cu familii întregi, începând de la ţâncii de biberon și terminând cu bunicele. Sutele de obiective ale aparatelor de filmat și fotografiat sunt îndreptate spre punţile velierelor. Americanii aceștia în vacanţă sau numai în week-end sunt prietenoși și expansivi. Ne strigă, ne fac semne prietenești, femeile își flutură eșarfele, copiii îi imită pe cei mari, cerul zbârnâie: avionetele și elicopterele și dirijabilul se înscriu într-un foarte riguros tur al radei, peste tot sunt șalupe ale poliţiei și elicoptere ale poliţiei care dirijează acest trafic neobișnuit. Atașatul nostru aero și naval la Washington îmi spune că vine consulul și-mi aduce pașaportul.

Îl rog să-mi dea o mână de ajutor pentru a putea transporta filmul cu avionul. Când aude cât film am spune să ne consultăm cu șeful agenţiei TAROM – la New York. Defilarea ambarcaţiilor continuă. S-a format un cerc de ambarcaţii care se rotesc în cercul descris de șenal în acvatoriu. Sensul este cel al acelor de ceasornic. Ne vedem de treburi de 4 ore și ambarcaţiile adunate bord în bord se rotesc în cerc de 4 ore.

Am impresia că fluviul se îngroașă mereu cu noi veniţi. Îl întâlnesc pe viceamiral la pupa. Îi mulţumesc pentru veștile aduse. Înţelege exact rolul de ambasador strălucit jucat de *Mircea* în acest marș. Îi povestesc plecarea spectaculoasă de la

Veracruz. Parada aero navală continuă. Coborâm la salon unde ritualul este același, cu deosebirea că prin ușa apartamentului din tribord vine acum viceamiralul, înalt și robust, care ocupă locul de la centru, comandantul marșului s-a mutat lângă mine și în bordul opus stau oaspeţii care se perindă la *Mircea.* Programul este supraaglomerat, familia Trien face oficiul de legătură cu autorităţile, apare și o foarte ascetică fiinţă care organizează escala din Baltimore și aflăm cu stupefacţie că societatea de asigurare a navei *Gazela Primeiro* a dat în judecată *Mircea,* cerând despăgubiri care se ridică la 60.000 dolari. Fotoreporterii americani de la bord tună și fulgeră împotriva societăţii de asigurare și declară că vor depune ca martori ai apărării. Echipa N.B.C. Cere societăţii lor de televiziune să trimită filmul ca martor al apărării. Aflu cu oarecare invidie că cele dintâi 3 minute de film color cu *Mircea* au și fost difuzate pe canalele N.B.C. Iarăși se așteaptă pasageri la bord, se fac mutaţii la cabine, ofiţerii se strâng să lase loc liber noilor veniţi. După lunile de lentoare petrecute pe apă, ritmul acesta trepidant agasează. Bill însuși are izbucniri curioase. Marea lui șansă este că realizează fulgerător și atunci, mucalit, trece la autoflagelare. Am o mie de treburi.

Parada aero navală continuă. Trebuie să cântăresc o ladă cu filme și nu am decât cinci, trebuie să răsfoiesc presa, să mă informez asupra lui *Operaţion Sail,* o delegaţie de elevi pleacă nu se știe unde, viceamiralul domină dejunul și obișnuinţa noastră devenită rutină se transformă într-o stare de alertă, pentru că viceamiralul trece de la marinărit și rigorile lui la consideraţii asupra artelor plastice, apoi asupra literaturii, se creează vrând, nevrând un climat dincolo de stereotipie, care te obligă la opinie, cu atât mai mult cu cât părerile viceamiralului sunt tranșante și categorice.

Parada aero-navală continuă. Este spre sfârșitul după amiezii când toate ambarcaţiile care plutesc în acest carusel uriaș izbucnesc într-un vacarm de claxoane, sirene, corni de ceaţă, trompete și instrumente imposibil de identificat. Sunt pe dunetă când vine să mă cunoască Jay W. Trien. Bunicii lui au plecat se pare din România. Masiv, cu ochi verzi, de un verde cald, Jay este perfect calm, stăpânit, un tip reflexiv, proprietar de ziar, pufăie din pipă și cu un echilibru stabil ascultă turuitul lui Ildiko și ea plecată din ţară nu de prea mulţi ani, care cunoaște intim lumea literară, se pare că a lucrat într-o redacţie și care, când afectează, americanizează cuvinte a căror pronunţie o cunoaște foarte bine. Ildiko se miră că nu m-a văzut nici la Casa Scriitorilor, nici la Mogoșoaia. Vacarmul încetează. La cină viceamiralul ne muștruluiește puţintel, apoi aprobă ca 14 dintre noi să facă o recu noaștere în Newport, călăuziţi de familia Trien. Mă prenumăr între cei 14. Baia portului iluminată de puzderia luminilor de pe nave care se reflectă în apa neagră, lucie și licăritoare.

Coborâm la șalupă și urmăm drumul caruselului de peste zi.

Trecem în revistă o parte din flota cu vele, având în tribord yachturile și în babord navele din clasa „A". Corul pare sprijinit pe catarge și greementele hașurează orizontul. Nu cred că vreodată în afară de „Invincibile Armada" să se fi strâns laolaltă atâtea veliere și undeva să fi fost o asemenea varitate de nave de toate categoriile. Umbrele velierelor pe lu ciul licăritor tulburat de siajul mărunt al șalupei,

cerul negru spuzit de stele, aerul salin, scârţâitul parâmelor, al vergilor, pași rari pe o dunetă, zgomotul plescăit al unei găleţi cu care cineva de la un ketch ia apă, un acord făcut la chitară, frântura unei melodii sincopate scăpată dintr-un tranzistor, punţile albe ale velierelor de plăcere lucind și toată această masă de nave și catarge legănându-se ușor la fiecare înfiorare a luciului. Odorile apei de port, grele, impregnate cu miros de alge putrede, de păcură, de scoici în descompunere, apoi plescăitul valurilor izbindu-se de diguri, mirosul piloţilor de lemn pe care stau debarcadere de lemn, mirosul grinzilor ude, năpădite de mușchi, universul unic al portului de pretutindeni.

plin de nostalgie fără nume, mereu legat de despărţire, de lacrima plecărilor și surâsul întoarcerilor. *Libertad* și *Esmeralda* cu pavoazul electric decupându-se din cerul umed. Apa pe care fuge lumina. Yachtsmanii la treburile domestice. Acostăm la un ponton pe flotoare care dansează viguros. Urcăm pe cheu, aici este o înghesuială cumplită de yachturi și motorcruisere la bordul cărora se cinează, sau după cină se savurează whisky-ul de rigoare, cu femei în pulovere albe, ori în sweatere marinar conform ultimilor indicaţii din „Fashion weekly”, o revistă de modă englezească bine cotată și întâlnim orașul. De fapt un fel de prelungire în pantă a cheului, cu clădirile vămii, baruri, debarcadere și iarăși baruri cu ușile stil saloon din binecunoscutele western. Când aceste uși se deschid, răbufnesc odată cu fumul gros de ţigară și rumoarea glasurilor, frânturi sincopate de muzică. Acolo se poartă bărbi arhaice, plete și ele arhaice și binecunoscuţii blugi. Am senzaţia că există o linie de demareaţie strict militară între port și orașul așezat pe o pantă dulce, pentru că bulevardul paralel cu cheul este literalmente înţesat cu poliţie. Sunt poliţiști municipali, în uniforme lejere, de culoare închisă, cu pistolul la șold și cătușele agăţate de centură, care stau în grupuri și la răspântii sunt cei din M.P. Poliţia militară, în kaki, având alături jeepurile cu antenele ridicate, înarmaţi, purtând căști albe din plastic, care dirijează circulaţia, văd bărbaţi în vârstă, cu pieptul plin de decoraţii și Jey îmi spune că au fost concentraţi din rezerva M.P. Și sunt veterani ai celui de al doilea război mondial. O hoardă de marinari beţi coboară spre port cântând. Omul beat, dobitocit de alcool mi-a pricinuit întotdeauna o repulsie organică. Adunaţi în hoardă, marinarii aceștia provoacă groază. Grupurile de poliţiști se organizează tacit.

Trecem de această linie de demarcaţie și pe una din stradelele perpendiculare, urcăm spre orașul vechi, nu înainte de a întâlni alte grupuri de marinari beţi, tineri de pe ambarcaţiile cu vele semiîmbrăcaţi, agăţaţi de gâtul fetelor cu profesiuni liberale, apoi, brusc, întâlnim o liniște patriarhală, sfâșiată la răstimpuri de sirenele de pe mașinile poliţiei. Case cu un cat din bârne și scânduri, respectând vechea arhitectură a locului.

Iluminaţie parcimonioasă. Jay și Ildiko ne invită la un drink pe terasa hotelului unde stau. Vorbim bineînţeles de America. De această Americă. Aici, Newportul are aerul unui oraș din secolul trecut. Totul este liniștit, pașnic și conjugal. După ce ne despărţim de amfitrioni, coborâm în port. Starea de beţie a evoluat. Pretutindeni sunt aruncate cutii de bere din tablă, pahare de îngheţată din plastic, M.P.–eii au

bastoane de dirijat circulaţia luminoase și la 23.45 suntem la ponton.

Ajungem la navă la 24.04. Învoirea fusese până la 24.00. Vice amiralul ne așteaptă pe dunetă. Se dă adunarea întârziaţilor la pupa. Cum mă prenumăr și aici în această categorie, intru în front și rabd perdaful cu înţelepciune biblică și disciplină de căpitan aviator în rezervă. Nu numai că am întârziat 4 minute, dar șalupa a acostat la tribord și noi am urcat la navă, pe scara din tribord, când regulamentul spune că pe acolo urcă numai comandantul. — De ce indisciplină? ne întreabă vice amiralul. Nu avem argumente. Tăcem mile și când ne dă liber, ne eclipsăm la cabine.



ESCALĂ LA NEWPORT

Luni 28 iunie. La Newport sunt 1200 de ziariști care transmit ziarelor știri în legătură cu pregătirea lui *Op Sail '76.* La *Mircea* există deocamdată două probleme. Procesul de la Tribunalul Naval și… gunoiul. Organizatorii au organizat colectarea zilnică a gunoiului navelor legate la cheu. Pentru cele ancorate, ori legate la geamanduri nu s-a organizat încă un serviciu de colectare, cu toate că oficialităţile au comandat 7200 de saci din plastic de către 30 de pounds. Cei în drept spun că sacii sunt legaţi și transportaţi direct la Fall River Massachussets pentru a fi arși într-un incinerator special. O lege ori o regulă a Statelor Unite interzice, din motive de protecţie, depozitarea de gunoi străin. Până astăzi n-a venit nicio navă care să colecteze gunoiul. Mi-am făcut cu Bobi planul de filmări, luăm o rezervă de casete și la 09.54 ne ambarcăm pe o șalupă de debarcare a S.U.A. LSD 30 – 4 1125, în vreme ce acostează și *Janet* care ne aduce alimente. Șalupa cu coca asemănătoare unui barcaz, încăpătoare, duce permisionarii la ponton. Pâclă. Pădure de catarge legănătoare. Începem cu cartierul portului. Străbatem greu prin mulţime. Zeci de mii de turiști veniţi să vadă navele. Cozi interminabile la îngheţată, la bere, la caravanele negustorilor dibaci care au mașini de imprimat cu care imprimă la cerere pe maieuri, și lueta de velier cerută, ori la o altă caravană auto se fabrică fotografii-tablou color ale marilor veliere pozate din elicopter, ori se ascultă plăci la cerere, ori se frig cârnaţi, șuvoaie de curioși curg pe cheu, n-ai loc să azvârli un ac, în materie de vestimentaţie se poartă orice și oricum, starea de salubritate a tinerilor purtând sandale romane pe piciorul gol, plete lungi pe spate

și bărbi biblice este discutabilă, noi derobăm și dăm cu nasul de vitrina unui magazin de solduri ale Armatei, după ce trecem strada sub semnul protector al M.P.–eilor. Se văd catargele peste acoperișurile roșii, din olane. Rânduri după rânduri de catarge la care flutură flamura lui *Op Sail ‘76,* dar și alte sute și sute de flamuri și pavilioane de toate culorile și de forme clasice ale velierelor de odinioară. În cartierul portului este imposibil să te desparţi de peisajul cu veliere…

Intrăm. De la bomba de avion până la cuţitul de junglă, găsești tot ce-ţi poate trece prin minte. Bluze căptușite cu blană pentru piloţii arctici, pălării de cowboy, veste de salvare pe mare, bocanci de junglă, uniforme, tocuri de pistol, timone, înclinometre, machete și pumnale indiene, săbii vietnameze, pumnale de parașutist. O pereche de bocanci de junglă 48 dolari, o scurtă blănită 68 dolari și 74 dolari ceva din metal pe care scrie „Nu se știe la ce folosește, dar din moment ce se expune i se va găsi o întrebuinţare”. Strada seamănă cu *Front Street* din Hamilton, planul orașului este identic, străzi para lele cu cheurile, intersectate de străzi perpendiculare pe cheu, acestea în pantă destul de abruptă, urcând spre interior. Ne oprim la poștă, după ce câteva silfide fac reverenţe în faţa aparatului de filmat. Cumpăr ilustrate și o anunţ pe Stela când sosesc la Otopeni. Scriu acea dată din viitorul apropiat și nu-mi vine să cred. Sunt totuși la Newport Rhode Island. S.U.A. Deocamdată rătăcim pe străzi să recunoaștem orașul.

Dintr-un jeep al M.P. Este scos un individ cu cătușe la mâini și dus la sediul poliţiei. Bobi filmează la poștă zecile de afișe prinse cu cleme unde sunt pozaţi infractorii, ori criminalii, uneori și din faţă și din profil, sunt date semnalmentele și este reprodusă amprenta digitală, în final fiind trecută recompensa care se dă celui care aduce știri exacte despre cel urmărit. Urmărim un itinerar care să facă un tur al orașului.

Pâclă. Cer plumburiu. Străzi în pantă, înguste, mărginite cu aceleași clădiri din scânduri, ori foarte rar din cărămidă aparentă, roșie. Casele din scândură sunt vopsite în culori paste late, au grădini cu flori și un singur etaj semănând foarte bine una cu alta. Intrăm să schimbăm filmul într-o prăvălie cu surveniruri, având în apropiere o catedrală sumbră. Două doamne în vârstă, simpatice, se interesează de la ce navă suntem. Le las un pliant turistic românesc și aflăm că în catedrală s-a căsătorit fostul președinte John Kennedy. Traversăm un parc plin de tei înfloriţi. Tei bătrâni, enormi, din care curge miros de miere, ameţitor. Toată partea aceasta a Newportului stă sub zodia aromelor de tei înflorit. Apar castanii, apare un bulevard care desparte zona medie a orașului, de zona lui aristocratică. Magazine luxoase, case din bârne și cărămidă, o rochie de scară începe de la 69 de dolari în sus, apar auto mobilele de ultimă oră „Vauxhall Viva”, ori „Super Luxury Viva” automatice, ori „Viva de Luxe”, mai puţine „Viva Standard”, dar mai ales „Chevrolet 1976”: Malibu Classic Coupé.

Malibu Classic Landau Coupé, etc. Etc. Cu tapiserii azurii, ori albe, ori argintii, mașini spaţioase care înghit zeci de galoane de benzină super, ajungem la o răscruce unde un foarte sever M.P. în vârstă, cu pieptul plin de decoraţii, mănușă albă, cască albă, oprește circulaţia și ne face semn să trecem, amabilitate la care

răspundem filmându-l în exerciţiul funcţiunii și din colo de el întâlnim reședinţele milionarilor. Bunul stil din Carolina și Virginia, terasă amplă sub colonade albe, accesibilă pe două scări semirotunde din piatră, ceva de Casa Albă, case-palat, somptuoase, clădite în pădurea de cedri multiseculari, de stejari și platani uriași, ori palate din piatră roșie situate în parcuri tăiate de alei așternute cu pietriș, cu peroane spaţioase în faţa cărora staţionează limuzine somptuoase, viaţa opulentă a marilor proprietari de industrii, filmăm și ne întoarcem pe această șiră a spinării, întâlnim o fată sandviș, vârâtă între două pancarte de reclamă, filmăm un buflei hrănit cu tot felul de fulgi care se răsfaţă în cărucior, asistăm la trecerea unui convoi al pompierilor urmat de salvări, totul cu exces de claxoane, sirene și semnalizatoare optice, fixăm statuile, un Columb anemic, un comandor impozant, muzeul, biblioteca, parcul central, un muzeu al marinei, biserici vechi așezate în mijlocul cimitirelor-pajiști, apoi coborâm în port unde nimerim în plină nebunie. Mii și mii de vizitatori cu câini și cărucioare de copii care asaltează navele de la cheu, sutele de catarge legănătoare, un grup de cercetași cu instructorul lor, Bobi filmează totul și ne ambarcăm pe o șalupă a *Coast-Guard-vdui* care se înscrie în fluxul circular, așa că putem filma tihniţi toate navele de la cheurile orașului: *Danmark* și *Gazeta Primeiro,* zecile de nave din clasa „B", yachturile și ambarcaţiunile eteroclite care mă fascinează. Venim la babord, regulamentar. Pentru masă s-a ordonat ţinuta cu veston alb, eu trec la cămașă și cravată. Dejunul este solemn.

Perechea Trien luptă ca *Mircea* să fie în atenţia publică. În consecinţă aduce la bord organizatori și oficiali, fotoreporteri și ziariști. Jay mi-e cu totul simpatic, învăluit în calmul lui monumental și în norii de fum ai pipei. Îmi spune că la New York turul orașului îl voi face cu el. Aflu că societatea de asigurare cu pricina a dat în judecată și Erawan-Panama. Care de fapt este autoarea morală coliziunii, că N.B.C.-ul a trimis secvenţa coliziunii cu un avion special, că Bill Myers de la *Sports Illustrated* depune ca martor al apărării, ca și Stephen Brown de la *„National Geographic",* comandantul nostru este acolo, presa este acolo cu atât mai vârtos cu cât *Freelance* este și ea dată în judecata Tribunalului Maritim, cerându-i-se fără niciun avertisment o taxă de remorcaj în valoare de 50.000 dolari. Prin *„Finnlines L.T.D*". Proprietarii lui *Trolleholm* care remorcase nava din Antigua, aceasta era sechestrată până la hotărârea tribunalului. Totul miroase a piraterie modernă și așteptăm înfriguraţi deciziile forului de judecată maritimă. *Freelance* este veterana a doua războaie mondiale.

A fost prezentă la Dunkerque în 1940, ajutând la evacuarea trupelor aliate zdrobite de tancurile hitleriste. S-a făcut un protest pe cale diplomatică, adresat guvernului britanic. La bord apare un locotenent din *U. S. Navy,* foarte milităros, Phil Delisle, monosilabic, care ne va însoţi la New York.

Printre alte misiuni se ocupă de securitatea lui *Mircea,* lucru pe care noi îl luăm ușor, dar la care Phil replică mai mult decât serios. Suntem într-o ţară unde unora le place să se joace cu explozibilii, unde sunt zeci de orientări politice, etc. etc. Așa că… Plec cu o șalupă, fără să știu exact cu ce mă întorc. Pe navă s-a instituit „treimea", adică prin rotaţie o treime din echipaj rămâne permanent la bord, fac

parte din echipaj și implicit sunt trecut în regimul treimilor. Monologhez interior că sunt mai de folos circulând, filmând și notând, asta mi-o spune civilul din mine, apoi intervine dur rezervistul oare anihilează raţiunea civilă și mă execut. Astăzi sunt în treimea care circulă. Se face rece. Peste golf trec bancuri de ceaţă. Dublăm Mena*h IV o c*orăbioară veche, vopsită verde.

Cutty Cold, Thetis, Tamaqua II, America un brik, *Yankee,* yachturi și corăbii după punga și imaginaţia proprietarilor, cu forme vechi, înguste la cuplul maistru, ori moderne, în formă de lacrimă. Urc grăbit panta și mă fixez pe *Cottage Street* care-și trage numele de la stilul caselor. Tei înfloriţi, arbori enormi, umbră, liniște, sobrietate arhitecturală, un anumit tip de case, după preţul cartierului, cu pereţii din scândură, atâtea nivele, coșul încălzirii centrale, etc. Dar toate așezate într-o pădure seculară din care s-au tăiat numai arborii de pe suprafaţa construcţiei. Veveriţe coboară din cedrii și zburdă în pajiștile grădinilor. Se scutură trandafirii. Vegetaţia este aceea a zonei mele geografice. Peluze, pajiști, brazi, pini, veveriţe, garduri vii, tufe de bucsus, mereu și mereu nuanţe de verde, zborul avionetelor pe deasupra orașului, nu mai simt odorile portului, clorofila este stăpână absolută. Am ajuns din nou pe *Rhode Island Avennu.* Aici vilele se transformă în mici palate, iar parcurile devin senioriale. Este o după masă pe care-o dedic aclimatizării cu pământul, vegetaţia și gândurile mele terestre. Rătăcesc într-o lumină verzuie, duioasă pe alei care se numesc *Old Beach, Sunnyside,* apoi pe *Red Cross Avennu,* pe *Chapel Street,* cu viaţa de fiecare zi, bărbaţi care vin acasă, copii care se joacă, ori se plimbă cu bicicletele, deschideri în zidul vegetal, interioare domestice, sirenele de la mașinile poliţiei și un sentiment greu, apăsător, nostalgia ţării. *Liberty Street* și *Redwood Library* înconjurată de un parc cu arbori monumentali. Roata locomotivei care în 1835 a făcut drumul între Charleston și Augusta. Clădire tip Capitoliu, în faţa pilaștrilor făcuţi din șipcă tencuită, ochiul nu mă înșeală, statuia lui George Washington în bronz. Ceea ce mă frapează, ceea ce-mi incomodează ochiul este faptul că sculptorii americani tratează arta statuară la cu totul alte proporţii decât cei europeni, refuzându-și efectele monumentalităţii. George Washington este în mărime naturală, dacă nu redusă la scară, asta sărăcește, este adevărat; dar în același timp umanizează și nu mitizează. Parcul este magnific, cu tei seculari, platani și ulmi. Invazie de motociclete puternice „Yamaha”, „Honda” și „Kawasaki”, mărci japoneze, adevăraţi diavoli mecanici pe două roţi, totul în oţel cromat, strălucitor. Cum nu știu la ce oră este șalupa, prefer să cobor la cheu, unde nimeresc în forfota mulţimii care asaltează debarcaderele. Trec pe la laboratorul-atelier foto pe roţi unde se produc în serie fotografiile color ale velierelor, cărora li se pun ramele pe loc și se vând de la 8 la 12 dolari bucata. Mă strecor greu prin mulţimea grămădită la debarcaderele din lemn care se potrivesc foarte bine aici și vizitez *Black Pearl* un brik, construcţie din lemn cu forme din secolul trecut. Văd șalupa lui *Mircea,* mă precipit la debarcaderul care-mi joacă sub tălpi, apa plescăie, pe yachturi și motor-cruisere este ora ceaiului și-l văd pe secund la eche, cu Vali Bundă. Caută cuterul lui Bill Myers, să-l anunţe că mâine va depune mărturie la tribunal. Navigăm cu motorul redus, prin aglomeraţia de ambarcaţiuni de toate

felurile, girând spre locul unde este acostat *Eagle.* Descoperim cuterul lui Bill, un foarte frumos 10 metri din plastic, cu un motor interior de 45 C.P. La bordul căruia se află soţia lui Emilie și cei doi copii: Betsy, o fetiţă încântătoare, înfiată și băieţelul Ken. Desigur inspectez rapid interiorul, *Hai-Hui II* este în construcţie și orice idee în materie de amenajări interioare poate fi avantajoasă. Este o modă cam pretutindeni, să-ţi petreci week-end-ul pe o ambarcaţie. O modă care nu face decât să obișnuiască generaţii întregi cu marea, cu viaţa dură de la bord, cu spiritul de echipaj, care solicită inteligenţa, perseverenţa, curajul și caracterul. Iată o modă care-mi place. Ne întoarcem la *Mircea.* Bill îmi promite o ieșire pe cuter. Atmosfera la bord este plină de electricitate. N-a venit încă apa și suntem la limită. N-a venit încă nava-gunoier. Procesul acesta pirateresc ne incită pe toţi. Stau la pupa cu comandantul marșului, doi vechi soldaţi și încercăm să găsim esenţialul în noianul cotidianului. Apoi cobor la cabină, secundul mi-a dat doi saci din plastic și încep trierea cărţilor, a hainelor, a o mie de lucruri care mă incomodează, a o mie de fișe și caiete de note care trebuie luate cu mine pentru a putea termina *„Cronica Eroică".* Nu cred să existe pe lume un lucru mai nenorocit, decât să te vezi înconjurat de un noian de lucruri care trebuie sortate pe categorii și urgenţe, împachetate, distribuite pe geamantane și pachete, etichetate, rânduite într-un spaţiu care nu se știe prin ce minune le conţinuse până atunci. Mă radicalizez și procedez fără menajamente.

Toate costumele de haine, afară de cel de pe mine, la magazia navei. Toate cărţile, pliantele, pantofăria și cele o mie de alte obiecte în saci și la magazie. Cutiile cu filme, jurnalele de bord, fișele și manuscrisele, cu mine la avion. Gata. A fost o după amiază de liniște, de reaclimatizare cu pământul. Am revăzut teii și ulmii, stejarii și platanii, fără să-mi șterg de pe retină silueta plină de poezie a palmierilor, ori a arborilor pansiana-franboan; ori a sălbaticilor amapola, rămași dincolo de Tropicul Racului, în lumea fabuloasă a Mării Caraibilor și a Golfului Mexic. Zona mea este aceasta, cu tei și stejari, cu Steaua Polară și poieni pline de floarea finului. Nenorocitul de aparat digestiv s-a pus într-o grevă totală. Nu vrea în niciun fel. Seara se face frig de-a binelea. Am văzut un loch speedometru, exact ce-mi trebuie pentru cuter în vitrina unui magazin de yachting. Mâine mă duc să vizitez acel magazin.

Astăzi *Mircea* a primit vizita unor membrii din comitetul organizatoric al *Op Sail* '76 și a amiralului în retragere Lawrence Neville, apoi secundul de pe *Christian Badich,* apoi la 17.00 o șalupă îl aduce la bord pe Barry Cunningham corespondent al lui *New York Post* care ne va însoţi până la New York. Barry este blond-șaten, voinic, reflexiv și ca toţi cei din presa americană. Activ. Știe franceza, dar deocamdată se urcă în arboradă pentru prima oară în viaţă. Vrea să fotografieze portul. Acostează șalupa *Yani* și se începe ambarcarea alimentelor proaspete. Stephens și Barry sunt gardaţi de 10 elevi, care îi asigură în arboradă. Seara la cină, ai navei în ţinuta bleumarin, vecinul meu de masă este Barry Cunningham. Ne acomodăm rapid. Îmi spune:

— În Statele Unite se știe foarte puţin despre România.

— Nu din vina noastră!

— Adevărat! Sistemul nostru general de învăţământ, de cultură, este defectuos. De fapt suntem o insulă enormă, ruptă de viaţa mondială.

Este interesat de aspectul monden al lucrurilor. Este viciul lor de fond. Ori este viciul gustului public. Discutăm despre literatură, îi spun cum se numesc produsele specifice care se servesc la masă, el va scrie în fiecare zi un articol pentru „New York Post" pe care-l va transmite prin radiotelefon și acolo *Mircea* va fi mereu „nava comunistă", fără ca acele articole să fie denigratoare, deocamdată ne obișnuim cu noii noștri oaspeţi și totul este O.K. La cabină Bill traduce actul de acţionare în judecată întocmit de patronii financiari ai navei *Gazela Primeiro.* Totul vag, cu tertipuri avocăţești prăfuite, cusute cu vorbe despre vorbe. În sala tribunalului sunt fotoreporteri, camere de televiziune, încă o pâine de mâncat, încă o noutate care să aţâţe curiozitatea. Citesc articolele din presă dedicate regatei și acestor zile de la Newport. Fotografii excelente, lucrurile văzute superficial, sub aspectul lor senzaţional dacă se poate, adresate unor copii mari avizi de noutăţi. A mai apărut un martor care depune în favoarea lui *„Mircea".* Un ofiţer american de marină care a văzut coliziunea.

Acești bărbaţi sunt de-o sportivitate și cinste perfecte. Poate că n-ar fi fost rău ca cei ai navei să mă ia cu ei la proces. Cum în general sunt tensionaţi, n-am chef să mi se spună nu, așa că-mi văd de treabă păstrându-mi sugestiile. Peste golf și catarge trec gogoloaie de ceaţă.

Marţi 29 iunie. Plouă. Suntem totuși la latitudinea de 41°N. Senzaţie la cheul din tribord. Elicoptere, șalupe, mare mulţime cu umbrele și fulgarine. Cercetez aglomeraţia prin binoclu. Intră *Unei* din Papeete-Tahiti cu arborada ferfeniţă. Sḳipperul are numai o mână. A fost furtună (auzim asta la radiotelefon) acum *Unei* este la adăpost și se așteaptă sosirea celebrei *Club Mediteranee* având-l sḳipper pe nu mai puţin celebrul solitar Alain Colas. *Te Vega* face manevră în pupa noastră.

Se pare că neglijăm un factor esenţial: cel psihologic. Suntem după 4 luni de privaţiuni, oricum, psihologia este cumva și domeniul meu. La 11.30 acostează cuterul lui Bill Myers care are la bord întreaga familie. Îmi pun ghetele de basket și trec la bordul lui, înarmat cu aparatul de filmat în ciuda faptului că încă picură. Am cărţi ilustrate și insigne pentru Betsy și Ken, care spun „mulţumesc" în românește, așa cum i-a învăţat tatăl lor. Vela este strânsă în husa ei pe ghiul metalic, ușor, din durai. Navigam cu motorul, înscriindu-ne în fluxul ambarcaţiilor care fac ceas de ceas turul de orizont al golfului și al radei. Filmez pe arcul de cerc sudic, acolo unde n-am filmat și desigur o filmez la prova pe Betsy purtând cascheta mea și vesta de salvare obligatorie. Betsy seamănă cu Voica, mă stăpânesc și cum Bill vrea să-mi arate ce poate cuterul, ieșim în radă pe o hulă ușoară. Tocmai intră *Club Mediteranee,* zvonul public spune că este complet computerizat, în adevăr văd patru catarge cu vele triunghiulare care ar putea fi ridi cate și coborâte de fungi acţionate la o comandă din cabină și mă gândesc dacă nu este cumva o nebunie a nebuniilor să navigi singur pe o navă cât *„Mircea",* plină de comenzi electronice? Cu coca albastră, copastia albă, nava sub pavilion francez este un fel de viitor adus

în prezent. Bineînţeles filmez. Bill îi face escorta până *Club Mediteranee* dublează balizele de în trare pe șenal, vedem *Nippon Maru, Kruzenshtern* și *Esmeralda* la ancoră, panoramez peisajul halucinant, trena de yachturi care se ţine de nava lui Alain Colas, apoi ne întoarcem la *Mircea.* Cred că am văzut tot ce ţine de istoria la zi a sportului cu vele, de la navele marilor solitari, până la cele care-au participat la regata circumterestră. A fost o lecţie de mâna întâi pentru un viitor navigator pe cont propriu. Mi-am dat seama de formele yachturilor, de velatură, aparatură de bord, amenajări interioare, echipaj. La dejun lume mult. Barry a fost să-și caute un smoching de închiriat. Diseară participă la balul manilor veliere, cel mai mare bal marinăresc din istoria societăţii ultra bogate a Newportului, cum o mărturisește el. Din comitetul de organizare face parte și Jacqie Kennedy. Eveni mentul monden va face să curgă multă cerneală de tipar pe ediţiile gazetelor de mâine. Simt, înţeleg și deduc din atmosfera generală, ca și din puzderia de articole ale gazetelor, că dincolo de manifestarea sportivă stă de veghe politica, nu aceea mare, a statelor, ci aceea măruntă, de grupări de extremă dreapta, grupări, ori foste partide devenite odioase în Europa antebelică și postbelică, compromise irevocabil, condamnate de însăși istoria, ai căror membri scăpaţi de judecata tribunalelor agită flamuri jalnice, pe care scrie iredentism, fascism, teroare și crimă. Mai multe nave au primit ameninţări, primim și noi ameninţări de la un grup de transfugi iredentiști, locotenentul din *Navy* Phil Delisle ne instruiește și nu știe cum să ne scoală din calmul nostru bonom. Cere să se verifice alimentele, să nu fie lăsaţi la bord străini puntând pachete. Iar la New York să se organizeze o gardă permanentă. Phil este înalt, poartă mustaţă și are calitatea să fie la intervale minime de timp pe toată nava. După dejun viceamiralul Sandu mă în vită la cunoscutul salonaș și nimic nu poate fi mai instructiv decât un asemenea dialog între un viceamiral cu fler diplomatic și instruit și un căpitan aviator în rezervă. Viceamiralul se apropie de problemele mai spinoase în glisadă, cum s-ar spune pe aerodrom. Desigur este vorba și de atmosfera plină de electricitate a bordului. Este vorba de escala de la New York, de muzee, de un itinerar minimal, a făcut parte dintr-o comisie O.N.U. Care discută problema apelor teritoriale, a stat mai multă vreme la New York, găsim cu atât mai repede un limbaj comun cu cât rămân mai ferm în statutul meu civil și cu cât discuţia trece la domeniul vast al prezenţei pavilionu lui românesc, în complexitatea manifestărilor pricinuite de *Op Sail* ‘76. Este un ceas reconfortant în care se cristalizează idei legate de acest îndelung periplu pe mări și ocean. Îl găsesc pe navigator care-mi promisese geamantanul (a avut prevederea să-l ia cu el) și locotenentul major Suciu îl scoate de la magazia navei, așa că, în cabină apare cu totul insolit acest obiect. 15.45. Se lasă o ceaţă densă, spurcată. Plec cu șalupa în tandem cu don Grig. Cel dintâi popas la magazinul de yachting. Speedometrul care ieri costa 8 dolari, astăzi costă 10,50 dolari. Magazinul este un fel de „O mie și una de nopţi” pentru navigatorii pleziriști. De la parâme, scote și fungi, până la timone și felinare de vânt, veste de salvare și mini-aparatură tranzistorizată se găsește tot ceea ce este nevoie la armarea unei ambarcaţiuni cu vele. Cât l-am chinuit pe don Grig la diferitele standuri, a apărut un nou cartonaș

cu preţul speedometrului: 14,50 dolari. Negustorul a văzut că mă interesez de aparat și conform legii cerere și ofertă!… îl duc pe coechipierul meu la „Red*wood Library”. Int*erior gen Ateneul Român în miniatură, având pictate pe cupolă portretele oamenilor de seamă din preajma și de după proclamarea Independenţei. Noutatea zilei, o expoziţie cu machetele celor mai reprezentative clădiri și monumente arhitectonice ale orașului și o expoziţie de desene ale acelor clădiri semnată Dorothy Hoit Manuel. Reţinem *Trinity Church 172*6 și The *Colony House 173*9. Am trecut de câteva ori pe lângă ele, acum mergem să le vedem cu de-amănuntul. Nu simţim ceaţa pe aceste străzi povârnite, peste care adie un vânt ușor mirosind a floare de tei. Este un fel de pajiște pe care sunt culcate pietre de mormânt. Unele cu forma lor modelată de valuri, ori de vânturi. Așa cum au fost desprinse din stâncile falezei, cu numele celui de dedesubt cioplit grosolan cu dalta, totul acoperit cu mușchi. Cimitirul vechi. *Trinity Church a f*ost reclădită în 1726 pe locul unei vechi biserici ridicată de primii coloniști în 1698 – 1701. Un Daniel Ayrault este înmormântat în 1729. Sunt și lespezi cu blazoane săpate grosier de acei primi coloniști veniţi aici de peste Ocean. Biserica este suplă, pajiștea-cimitir are un aer pastoral, ceva ieșit din timp, o resorbţie în pământul matern fără sofisticăria monumentelor tombale, o înţelepciune dusă până la ultima ei raţiune. Turla albă, subţire, lansată spre cer îmi aduce aminte de bisericile din lemn ale Maramureșului.

Doctorul Grăgorescu este un coechipier perfect. Curios, instruit, neobosit și niciodată în exces logoreic. Da, este ca în bunele timpuri de odinioară, când lumea avea măcar vreme să gândească, să suspine, să fabuleze. Asta în cimitir. Ca de fiecare dată, strada pare vidată de viaţă. Coborâm la „Muzeul Marinei „și custodele văzându-ne prin vitrină, ne invită amabil să-l vizităm. Iată o adevărată casă de epocă, din lemn. Toate odăile sunt mici, labirintice și scara care duce la catul de sus foarte abruptă. Este un muzeu mic, care are calitatea de a te concentra și de a-ţi imprima un sentiment de nostalgie dure roasă. Ancora unui galion, o timonă scoasă din mare pe care s-au încrustat scoici, dându-i aspectul bizar al unui obiect din altă lume, un interior de submarin din primul război mondial ori piese ale submarinelor germane scufundate în primul război mondial, apoi ceea ce a mai rămas din crucișătorul *Maine,* explodat atât de misterios în *Bahia de la Habana* la 15 februarie 1898. Un ceas de bord și o bucată de blindaj. Copii după piese dintr-un tezaur al piraţilor, relicve scoase de scafandri de pe un galion din *Flotas del Oro* scufundat în largul insulei Jamaica, cuie din acel galion, catarame de cizme, semnăturile câtorva din primii președinţi ai Statelor Unite pe documente ale navelor de război, fotografii ale acelor nave și ale echipajelor, articole din presa vremii ca cel din *„The New York Herald”* 1851 în camera dedicată navei muzeu *Constellation* relatând lupta de la Fort Sunter. Mereu înecaţi în apele pe care le-am străbătut, bărbaţi care-au luptat pentru patria lor, tragedii sfârșite în valuri, nave așternute pe fundul Oceanului, mereu istoria venind de pretutindeni, din Marea Caraibilor și Golful Mexic, din Atlanticul de Nord și de pe coastele Finisterului, de la Cadix și din Canare, din fabuloasa Egee și Mediterana, din Bosfor și năprasnica noastră Marea Neagră.

Pipăi relicvele din bronz bine furbișat, mă uit la chipurile bărbaţilor în uniformă care-au pierit în valuri, custodele se pare că a fost el însuși marinar în ultimul război mondial, este puţin șocat, mereu și mereu drama asta monstruoasă, războiul, apoi îi dau o insignă cu *Mircea* și el îi dă lui don Grig un cui din galionul spaniol, asta mă îndurerează pentru că acel galion n-a avut niciodată atâtea cuie încât să fie făcute cadou vizitatorilor în decursul anilor, ieșim plini de sentimentul acela apăsător născut din conștiinţa că am atins obiecte de pe nave scufundate și facem o tură prin cartierul cu trandafiri, cedri și veveriţe. Apoi coborâm la cheu și întâlnim ceaţa. Densă, urâtă acum seara, câlţoasă, umedă și perfidă. Întâlnim pe comandantul navei care se întoarce triumfător de la Tribunalul Maritim, unde procesul a avut un final de zile mari, filmat, percutat de flash-urile proiectoarelor, prins în obiectivele camerelor de luat vederi ale societăţilor de televiziune.

Sentinţa Tribunalului este în favoarea lui *Mircea.* Bill Myers, Stephen Brown, ofiţerul din *U. S. Navy,* dar mai ales filmul lui N.B.C. Făcut de Gregory Andracke au infirmat toate coţcăriile avocăţești. Comandantul de pe *Gazda Primeiro,* bravul Warren Miller a spus acolo, în faţa microfoanelor și camere lor de luat vederi, că dacă ar fi fost după sufletul lui de marinar, niciodată nu s-ar fi ajuns aici. I-a strâns mâna comandantului Ispas, tot acolo, apoi fericit iată-l în șalupa noastră, invitat la *Mircea* împreună cu soţia lui. O bravă bunică purtând pantalon roz. Lunecăm sub plapuma de câlţi și marinarul din prova dă semnale de ceaţă cu cornul. Semnale care de fiecare dată îmi aduc aminte de naufragii cumplite, de abordaje noaptea și de morţi penibile în singurătatea mării.

Golful, navele, catargele, luminile de poziţie sunt fantomatice, amintind o pictură de Turner. Compoziţia acrului, legile de propagare ale luminii, refracţia și perspectiva, volumele și conturele și-au modificat structurile. O estompă care transformă totul într-o masă de umbre, care înăbușe sunetele făcându-le să vină din toate părţile, care strivește luminile navelor de luciul uleios al apelor, a extrapolat golful într-o altă lume, care ţine de fantastic. Și mereu cornul de ceaţă vestind poziţia noastră în această fantasmagorie. Bravul comandant de remorcher are figura tipică a americanului mediu. Încă vânjos, tuns perie, cu părul alb al vârstei, ochelari cu ramă subţire de aur, îi este și la neîndemână, se simte și foarte bine. De fapt este una din vedetele regatei, atingându-și visul de a ieși din anonimat. Ies din ceţuri provele fantomatice ale velierelor legate la cheu în pupa noastră. Apoi apare pata de umbră care este *Mircea.* Vedem lumina de la pupa, conturul bordului babord, lumina de pe punte. Ceaţa se prelinge din arboradă pe luciul luminescent și tremurat al apelor. Barry a scris un articol pentru „New York Post” cu titlul „Scara regală a unui om obișnuit”. Este vorba de seara aceasta a comandantului de remorcher, care stă la masă cu un viceamiral, apoi va pleca la balul marinarilor unde-l va întâlni pe prinţul Norvegiei.

Warren Miller spune la masă că toată viaţa a dorit să devină comandant pe mare și că în clipa când s-a dat startul, era uluit să se găsească adevăratul comandant al unui adevărat velier. „Eram acolo un adult atât de doritor să ajung la linia de start, încât m-am purtat ca un copil de 12 ani într-o barcă.

Barry scrie în articolul lui… „în spiritul înţelegerii marinărești, comandantul de 57 de ani și soţia lui Alma, amândoi bunici, au venit la bordul acestei nave comuniste pentru a prezenta scuze… Știţi ce este cu acești avocaţi și cu hârţoagele lor… Ceea ce mă face să mă simt atât de prost în legătură cu această greșeală copilărească, este faptul că voi sunteţi cu toţii de carieră, iar eu am fost doar participant la această regată”.

Viceamiralul Sandu i-a luat o parte din povară spunând că a fost un accident de sport. Din articolul lui Barry: „Doamna Miller, o matroană jovială într-un costum cu pantalon roz, a dat un cot soţului ei și i-a făcut cu ochiul amiralului: „Nu e decât un bătrân om de pe remorcher, care a vrut să ajungă cineva. Dacă-mi mai spune vreodată că vrea să plece din nou pe mare o să divorţez”. Bunica Alma pudrată din belșug este volubilă și sprinţară. Când să coboare schela, cere să fie ajutată de unul din ofiţerii noștri, cu replica „Dacă Warren mă ajută să cobor, o să sfârșesc prin a cădea în apă”.

Apoi viceamiralului: „Când veţi veni la Philadelphia ce-ar fi să treceţi pe la doc și să vizitaţi remorcherul?”

Tot din articolul lui Barry: „Zâmbetul amiralului Sandu a fost evaziv. Dar a ridicat mâna gospodinei și a depus un sărut pe încheietura degetelor: – Oooh, a exclamat soţia omului de pe remorcher… De acum încolo aștept ca și tu să faci așa ceva Warren! Sandu i-a bătut românește pe spate și a spus ceva gutural care se traduce prin „Sunteţi un om cinstit domnule și aveţi o soţie extraordinară”.

Acest „gutural” al lui Barry mă cam scoate din ţâţâni, pentru că e greu din punctul de vedere al foneticii să admiţi că o limbă în care predomină vocalele poate fi guturală, dar să trecem la a doua parte a programului. Șalupa noastră a întârziat la întâlnirea cu al doilea invitat al serii, bravul nostru prieten Bill Myers, pe care trebuia să-l ia cu familia de pe cuter, așa că dulcea Betsy a adormit pe cușeta ei legănătoare într-o somptuoasă rochiţă de seară, absolut nouă, cumpărată pentru eveniment și n-a mai putut veni la *Mircea* al ei, cum spune cu drăgălășenie, lucru care mă întristează. De fapt ne despărţim în această seară de Bill, îmbrăcat într-un costum închis și așezat vis-à-vis de viceamiral. Este prezent și Stephen însoţit de logodnica lui Jeanne, tot ziaristă, care naviga spre New York cu *Christian Radish,* apoi familia Trien, consulul nostru care mi-a luat fotografiile pentru pașaport și atașatul aeronava). Bill este evident emoţionat când vice amiralul îi dăruiește efigia lui *Mircea* pe o medalie pusă într-o cutie garnisită cu catifea și două păpuși îmbrăcate în costume naţionale românești. Se ţin toasturi simţite, atmosfera este cordială și ușor festivă, apoi se exprimă judecăţi de valoare absolute în legătură cu opere din literatură, artele plastice și muzică, lucru care mă eliberează spontan de grijile mele legate de *Mircea* și mărturisesc acolo că până în clipa asta aveam temeri în ceea ce privește competenţa mea de a scrie adevăruri despre marinari, dar de când marinarii emit păreri atât de sigure despre artă, mă simt cu totul liber și degajat… Râdem și Stephen ne spune că pentru a-și putea câștiga existenţa, trebuie să scrie la două ziare. Bravul Steph se simte stânjenit de omagiile aduse lui Bill, dar navigă cu noi până la New York și ceasul lui n-a bătut încă. Bill vorbește

despre ospitalitatea noastră. Ei cu toţii știu că ofiţerii le-au cedat cabinele, ei cu toţii au simţit grija noastră prevenitoare. Steph zice că va scrie un articol fulminant împotriva acelei afurisite societăţi de asigurare, împotriva autorităţilor din Philadelphia care este portul gazdă a lui Mirc*ea și* care nu trebuia să îngăduie o asemenea acţiune în condiţiile serbărilor la care venim de peste Ocean. S-a fumat mult. După miezul nopţii ies pe dunetă. Norii s-au spart. Ceaţa s-a resorbit în depărtări. Deasupra catargelor lucesc stelele și umbrele navelor desenează forme stranii pe luciul de antracit lichid.

Miercuri 30 iunie. Ziariștii de la bord spun că pentru a atrage atenţia, *Christian Radich* a pus la cale nunta comandantului în prezenţa prinţului moștenitor Harald și a prinţesei Sonja a Norvegiei. Ţinute de mare gală, cadeţii aliniaţi pe scările bisericii, bineînţeles totul cu televiziune și presă și desigur la New York. 09.45. Un șlep care duce două autocisterne acostează la *Mircea.* Se întind furtunele și autocisternele deversează în tancurile noastre apa potabilă pe care-o așteptăm de trei zile. Ofiţerul cu protocolul îmi aduce invitaţia pentru cocktail-ul de diseară, dat de viceamiral la *„Mircea”.* Am văzut Newport. Am trecut prin toate cele patru lumi ale lui, etajate la propriu: lumea cheurilor cu tineri bărboși, pletoși, unii cu părul împletit în coadă, cu tinere care se duceau la balurile de pe marile veliere în rochii de seară, dar purtând șlarfi pe piciorul gol, îmbâcsit de murdărie, etalând în semn de protest unghii lungi și murdare, cu yachtsmanii în vestoane bleumarin și pantalon gri, cu fulare albastre înnodate la gât, apoi zona tavernelor și barurilor, a magazinelor și bistrourilor, cu câţiva metri mai sus decât cheul, o fâșie lată în lungul coastei, apoi zona treia, pe panta coborătoare în port, cu încântătoarele case din lemn, cu celălalt centru comercial și în sfârșit zona patra de sus, din pădurea de cedri, cu veveriţe și vile somptuoase, cu liniștea din *Cottage Street* și iată că era să uit, ultima zonă, zona palatelor și a multimiliardarilor cu parcuri imense și ultralimuzine fâșâindu-și pneurile pe pietrișul alb al aleilor. Iar când coboram în port, m-a acostat un tânăr pe una din străzile acelea în pantă și agresiv, mi-a cerut 5 dolari. Avea privirea halucinată, părea beat, ori cu reflexele amortizate, ca și când ceva din armonia firească a mișcărilor lui fusese deranjată. Alţi tineri, o trecătoare, mi-au făcut semn să-l evit, arătând la cap și gură. Un drogat. Am vorbit românește, drogatul a avut o licărire și-a dat seama că sunt străin, m-a ajuns din urmă și cu același glas împleticit, dar imperativ, mi-a cerut 10 dolari. I-am vorbit puţintel mai dur, era un băiat voinic, dacă nu atletic, cu un tricou maroniu și părul cârlionţat tuns scurt, cu gura senzuală, nas drept, un băiat de-a dreptul frumos care trecea de la un pieton la altul cerând bani. Folai este în continuă explozie. I se pare că *status quo*-ţii echilibrului psihologic este dat peste cap la această escală. Mă obligă să iau Rowacol și se uită urât la mine, văzându-mă la program administrativ. Locotenentul din *U. S. Navy* Phil Delisle pe care noi îl poreclim *Yes sir, no sir!* ne ţine un instructaj în legătură cu comportamentul în New York, care este de-a dreptul delicios. Instructajul se compune din două părţi. Partea întâia, la navă. Vigilenţă inumană. Se va supraveghea orice obiect plutitor, orice barcă, nimeni nu urcă la bord cu nimic

în mână. Partea două. În New York. Nu circulăm decât în grupuri masive. Dacă ni se pune un pistol în piept dăm tot ce avem asupra noastră, fără să opunem rezistenţă. Desigur vom fi asiguraţi cu poliţie şi armată, dar… ideea cu neopusul rezistenţei mă radicalizează şi în consecinţă îmi spăl cămăşile în duşmănie. Mâine ridicăm ancora pentru New York. Nu simt nicio dorinţă să debarc. Cheul este de un pitoresc unic, sutele de veliere de toate clasele dau peisajului un aspect fantastic, de neimaginat, oraşul este tihnit, dar mă încearcă un fel de plictis inexplicabil cu toate că ştiu, este întâia şi ultima oară când văd Newportul în viaţa mea.

Bill al nostru este sub presiune, pe navă vin şi pleacă tot felul de organizatori, s-a dus ritmul de corabie, ne-am cuplat la tensiunea generală. Cum Marcel a pierdut şalupa, de necaz îmi ajută să-mi calc cămăşile, apoi schimbă filmul din aparatul de filmat. Pe *Eagle* cântă fanfara. Toate navele şi-au ridicat marele pavoaz. Peisajul arboradelor la care flutură sutele de fanioane colorate este de-a dreptul fascinant. După masă guvernatorul şi perechea princiară norvegiană vor trece navele în revistă. Stă să plouă. Am terminat programul de cabină.

Ascult de pe dunetă muzica războinică de pe *Eagle,* în timp ce s-a pus în mişcare caruselul ambarcaţiunilor. Oamenii ăştia nu mai au odihnă. Iarăşi este adevărat că un asemenea spectacol nu se va mai vedea curând. Filmez cu ori ce risc. 12.00 Se ridică micul şi marele pavoaz. În cadrul micului pavoaz se ridică la arborele trinchet pavilionul S.U.A. Se comunică ţinuta obligatorie pe navă. Se dau ordinele pentru trecerea în revistă.

La masă o lungă convorbire cu Barry despre literatură. După masă mi se cântăreşte o cutie cu filme: 11,200 kg. Cumplit când – bagajele unui pasager nu pot depăşi 20 kg. Şi eu am 5 lăzi cu filme, plus sacul de marinar, plus două valijoare. Nu-l cunosc încă pe şeful agenţiei TAROM, am rugat pe ataşatul aero-naval să dea un telex la TAROM să-mi obţină o aprobare pentru aceste bagaje suplimentare, dar, îmi spun, băieţii nu mă vor lăsa în drum, tocmai aici. 15.00. Începe revista. De fapt în şuvoiul circular al tuturor ambarcaţiunilor care plutesc bord în bord, îşi face loc o şalupă a *Coast* Guard-ului care creează un spaţiu liber în care navigă o barkentină cu echipajul din sportivi la front pe vergi. Toate echipajele mari lor veliere sunt în arboradă, la front pe vergi, de unde strigă ura. Avem şi noi armamentele pe vergi, restul echipajului cu ofiţerii la flancul dinspre prova, este la front în tribord. Siflee, fluiere, perechea princiară face semne volubile, Bobi filmează, în cortegiu vedem cuterul lui Bill Myers, cu toată familia la bord, filmăm, ne fotografiem reciproc, apoi la 16.42 începe vizitarea navei de către populaţia civilă. La 17.55 o ambarcaţie militară 1169 S.U.A. Aduce la bord trei „cadeţi" americani, de fapt trei cercetaşi, trei puşti din „sea-scout" care au cerut comandanţilor lor să participe la viaţa echipajului de pe un mare velier în marşul Newport-New York. Astfel că puştii de 13 – 14 ani Jeffry Lundberg, Kevin Klos şi Steve Giston urcă la bord după un incident cu totul amuzant. Atenţi cu *Mircea,* organizatorii trimit la început, în loc de trei „cadeţi", trei cuceritoare „cadete", pe care viceamiralul le refuză cu toată curtoazia. Împreună cu cei trei puştani îmbrăcaţi eterogen, doar Steve Girton are un fel de uniformă albă de *„seascout"* se ambarcă caricaturistul Jean Claude

Suarez. Vreme incertă. Nori, pâclă, un soare tenebros, apoi cocktail-ul la bord. Printre invitaţi este secundul de pe *Tovaristch,* Viktor Korinov, în uniforma marinei comerciale, vechi lup de mare, care-mi explică tactica adoptată de nava sa în timpul regatei Tenerife-Bermuda, facem schimb de insigne, cunosc un ofiţer de pe *Gorch Fock* cu barbișon, foarte sigur de el, lume multă, peste 50 de invitaţi, Barry vrea să știe fiecare amănunt al gustărilor și băuturilor, foială, Jean Claude se retrage în măreţie înconjurat de fumul pipei, familia Trien a proliferat, eu îl suspectez pe caricaturist că știe românește, el neagă, elevii noștri invitaţi la cocktail sunt pretutindeni pe dunetă, amabili și bravul Barry va scrie despre această reuniune:

„Party-ul comandanţilor găzduit de întregul echipaj de 40 ofiţeri și 84 cădeţi ai lui Mircea a fost un anacronism magnific – o întoarcere către manierele pline de graţie și distracţiile civilizate ale „gentlemanilor” marinari din timpul perioadei de aur a navigaţiei cu vele”.

Undeva în pupa babord se întâmplă un foarte multicolor joc de artificii. Rachetele strălucitoare, roșii, verzi, albe, portocalii descriu pe cerul acesta inert, traiectorii înalte la capătul cărora explodează în jerbe incandescente.

Joi 1 iulie în a 120-a zi de la plecare. Combustibil 50%. Apă 22%. Alimente 20 zile. Azi noapte Barry a trebuit să-și transmită articolul la redacţie și s-a dus la un telefon de la uscat. Se pare că cel care l-a adus cu barca la *Mircea* i-a cerut un preţ pipărat. 05.37. Se transmite la mașini ordinul comandantului: la orele 06.00 motorul să fie gata de marș. Ceaţă groasă. 06.45. Se ridică șalupa și se pune la post. Organizatorii au pus la cale un fel de paradă navală înainte ca marile veliere să părăsească Newport Rhode Island. Vom ieși din port, vom vira la tribord lăsând Oceanul în babord, vom trece în coloană și dacă se poate cu vele pe sub *Narragansett Bridge,* urcând și dublând insula Gould, după care trecând iarăși pe sub pod, vom ieși în Ocean, punând prova pe New York, astfel încât coloana condusă de *Eagle* să fie văzută de la uscat de sutele de mii de curioși ai lui Long Island. Plan magnific din care s-au ignorat doi factori esenţiali: ceaţa și vântul. Ceaţa care din nou prezentă, groasă și impenetrabilă s-a agăţat iarăși în pădurea de catarge a portului. O plăcere să auzi vibraţia navei în clipa când pornește mașina. S-o simţi în trepidajul podelei, al pereţilor, al cușetei și al întregului univers care te înconjoară. Bill se reculege. Hărţuit, chemat de o mie de ori, pus să traducă vrafuri de instrucţiuni, târât peste tot, G-a abandonat unei meditaţii cu profund sens mizantropic. Sunt pe punte cu aparatul de filmat căruia trebuie să-i protejez lentila. Echipa jul st află la posturile de curăţenie. Parada fixată pentru ora 08.00 se amână. Punţile, navele din jur, orizontul sub perdele de ceaţă. Ore grele, de așteptare. Pentru echipaje, dar mai ales pentru sutele de mii de spectatori care au ocupat pur și simplu ambele faleze ale lui *Narragansett Bay,* unii încă de la orele 04.00. Poliţia din elicoptere caută să degajeze intrările pe pod blocate de șiruri întregi de mașini. Drumurile în Jamestonn, peste apă, au fost închise la 08,30. Spre orele 11.00 începe să se ridice ceaţa. La 11,20 acostează pilotina în bordul babord și se ambarcă pilotul. Fanfara de pe *Eagle* intonează marșurile de rigoare. Șalupele

poliţiei navale, ale *Coast Guard-ului,* elicopterele lor, apoi cele ale societăţilor de televiziune, ori ale marilor cotidiene, avionetele și dirijabilul simpatic se află deasupra. Sirene, porta-voci electrice, claxoane, motoare de avioane, rotoare de elicopter, fanfara, aclamaţii, per total o minune sonoră, o emisie de decibeli absolut binefăcătoare.

Apare un virtuos pe o tălpică de scândură cu velă care ne face o demonstraţie de înaltă clasă evoluând în volte rapide între *Club Mediteranee* și *Mircea.* Alain Colas este primul navigator din lume care a făcut ocolul pământului într-un trimaran. Sportul cu vele s-a diversificat nebănuit de mult în ultimele decenii, regatele clasice de yachting aparţinând unei cunoașteri cu totul parţiale. Pe *Mircea* se ridică pavilionul HOTEL. 12.05. Filmez plecarea de la cheu a navei *Eagle,* conducătoarea acestei operaţii, denumită în codul oficial „Sortie".

Fanfara răbufnește în alămuri. *Eagle* ridică numirea, face un rondou maiestos, se apropie de *Mircea.* Ridicăm numirea. 12.20. Filmez prova lui *Eagle,* brompresul, aud fluierele și sifleele, filmez când pe *Eagle* se dă la front în babord, pentru a saluta șirul de nave legate la geamanduri, începând cu *N. S. „Mircea*".*

La noi se ordonă la front în tribord pentru a răspunde la salut.

Cu un viceamiral pe dunetă lucrurile sunt mai solemne și grave. 12.22. Liber de la front. Filmez printre sarturi și straiuri felul cum *Eagle* dublează *Tovaristch.* 12.26. Se coboară numirea navei. De pe teugă văd foarte bine ce se întâmplă în port. Nimeni nu poate stăpâni flotilele de ambarcaţii, veliere și șalupe, care împânzesc rada. 12.28. În prova lui *Tovaristch, Dar Pomorza* începe manevra de plecare de la geamandură, după ea *Gorch Fock* care pleacă de la geamandură la 12.41 apoi *Tovaristch* pleacă la 12.46 și vine rândul nostru. Plecarea tuturor acestor nave se întâmplă în felul următor: două remorchere vin la babord și își proptesc provele învelite în zeci de manșoane din anvelope în acest bord, unul mai spre prova, celălalt mai spre pupa. O șalupă acostează la geamandură și personalul ei desface cheile de împreunare care fixează parâmele navei la geamandură. Când parâmele sunt trase la bord, ambele remorchere împing nava de la travers în șenal până când stăpână pe manevră se descurcă singură. Am o treabă nebună. Bobi este la mașini. Deci rândul meu să fac operatorie.

Filmez încercând să surprind această manevră inedită, în ordinea logică, dar și în ceea ce are spectaculos. Sunt „plonjeuri" care ar face deliciul unui specialist: prin sarturile bompresului filmez remorcherul *Pilot* care la 12.54 vine la babord și dă parâmă la prova. Plec de la el, filmez panoramând aglomerarea de veliere din babord și rămân pe remorcherul *Taurus* care a ajuns sincron cu *Pilot* în pupa babord. Trec pe șalupa *Providence* care la 12.56 este la geamandura prova. Omul în costum de protecţie care lucrează la parâme nu reușește, i se dă o cheie enormă de către o femeie de pe remorcher și-i trebuie 5 minute să elibereze una din parâmele prova și încă 4 minute s-o elibereze pe a doua, vreme în care cortegiul nave lor se alcătuiește în *Narragansett Bay,* urcând spre *Narragansett Bridge.* Este o pâclă străvezie prin care trec elicopterele, avionetele și dirijabilul cu fuselajul argintiu. 13.07. Șalupa *Providence* trece la pupa. Eliberează în 3 minute ambele

pa râme pupa, trece iarăși la prova și o eliberează complet. La 13.12 suntem liberi de la geamanduri: *Sagres* ridică numirea. Cele două remorchere ne împing de la babord în șenal. 13.15. Mașina foarte încet înainte. 13.25. Se ordonă la posturile pentru manevra velelor. 13.26. Armamentele zburătorilor și rândunicilor sus!… Sus! Echipajul se caţără în arboradă. La 13.27 pleacă remorcherul *Pilot,* care ne asistase la manevră.

Sunt pe teugă pentru că spectacolul devine trepidant. Încerc să-l selectez, să-l delimitez în planuri succesive, pentru a ști ce filmez și cum filmez. De fapt am senzaţia că mă aflu la o vânătoare unde abundă toate speciile cunoscute, cu patru picioare și cu aripi, că puhoiul de iepuri și stolurile de fazani, mistreţii și căpriorii dau buzna din toate părţile, este voie de tras după placul inimii și am ajuns în situaţia de a alege.

Când „epolez" aparatul de filmat prind în obiectiv un exemplar rarisim. Lucrurile stau după cum urmează, eșalonate de la prova lui *Mircea* spre orizont. Atât în tribord cât și în babord o puzderie de nave de toate categoriile de la „B" în jos, împănate cu motorsail-ere și șalupe care fac slalom uriaș, zvârlind jeturi de spumă de sub chilă. Urmează un prim plan care cuprinde manevra navelor mari pentru a se încolona și acest plan plin de velele yachturilor și suprastructurile albe ale motorsail-erelor; un plan îndepărtat cu primele nave ale coloanei trecându-și catargele pe sub dantela podului *Narragansett,* având deasupra dirijabilul și elicopterele și orizontul incert cu insula Gouid. Pe ambele faleze ale băii, zeci de mii de mașini și sute de mii de privitori. În pupa se încolonează marile veliere care ne urmează și se văd falezele de la Newport, de la Fort Adams negre de lume pe zeci de hectare, în timp ce apele băii clocotesc sub chilele ambarcaţiilor de toate genurile pline cu spectatori fericiţi care-au găsit un barcaz, un remorcher, o șalupă portuară, ori alt mijloc în stare să plutească. Ferryboat-ul New Bedford-Matha's Vingard este pur și simplu ticsit și canarisit la tribord de mulţimea pasagerilor înarmaţi cu aparate de filmat și fotografice. 13.30. Un velier, pare un schooner încearcă să ne treacă prin prova. Este atât de aproape, încât filmându-l, puntea lui este sub bompres.

Comandantul ordonă: mașina pe drum înapoi. Imprudenţii aceia cu chica împletită în cozi, râd cu o inconștienţă totală. Trec la câţiva metri de etrava din oţel care-i putea tăia în două. Filmez, pentru operator este aur, îi blagoslovesc în această calitate și le zic ceva de dulce în calitatea de membru al echipajului. 13.38. S-au întins focurile și vela strai mare.

Imprudenţii de pe schoonere stau căţăraţi pe catarge, cei de pe brikuri și barkentine sunt pe vergi. În prova noastră intră în formaţie *Libertad.* Claxoanele șalupelor albastre ale poliţiei sfâșie vacarmul. Sunt atenţionaţi cei care calcă normele de circulaţie. Spectacolul are măreţie. Coloana majestuoasă a – nărilor veliere cu o parte din vele întinse simbolic, vântul se pare că este chiar din prova, cu echipajele în arboradă, cortegiul turbulent al miilor de ambarcaţii, podul arcuindu-se cu deschideri largi de sute de metri, dirijabilul patrulând parada și el dublat de cortegiul elicopterelor și avionetelor. 13.50. Trecem pe sub pod. Pe sub

săgeata lui maximă. În reportajele literare t.v. Pe care le-am făcut, am văzut unii operatori folosind în filmările unor copaci, o tehnică „elicoidală”. Încerc treaba asta de pe teugă, cu arborele trinchet, răsucindu-mă cu aparatul pe sarturi, măr și prelungind operaţia cu podul. Sper să nu arunce cineva cu filmele după mine. 13.59. Ah blestemaţii *Shemandeah,* ne taie prova din babord în tribord la nici 30 de metri, navigând cu vele. Filmez și-i blagoslovesc pe imprudenţi. 14.10. *Sagres* a intrat în formaţie în pupa. Radiotelefonul zbârnâie, se fonfăie și noi știm că velierele din clasa „A” au intrat în dispozitivul de paradă: *Eagle, Dar Pomorza, Gorch Fock, Kruzenshtern, Esmeralda, Libertad, Mircea, Sagres, Tovaristch, Danmark, Nippon Maru* și celelalte până la cifra 19. La ora 14,16 se dublează guvernarea navei cu cart la timona de mână. Acum spectacolul este unic.

Navele din fruntea paradei dublează insula Gould, întorcându-se spre Ocean la traversul nostru. Două linii de mari veliere, paralele, navigând în sens opus, având în borduri cortegiul de rigoare și acoperirea aeriană de protocol. 14.22. Văd venind din pupa babord un fel de barkentină, cu toate velele ridicate, care ne dublează și se repede năucă în prova. Probabil asta este una din manevrele care dau emoţii echipajelor acestora pletoase. *Clarwater* se numește barkentina, care ne trece pe sub bompres; din nou ston la mașini și nava cu nume atât de frumos scapă nepintenată, pentru că rangul 3 Ispas ordonă „Mașina înapoi”. Uite niște băieţi și fete la locul lor. Filmez *„Peconic Queen III”* care ne dublează prin babord, cu tot echipajul pe punte făcând semne frenetice. 14.59. Luăm drum Sud, pentru dublarea insulei Gould. Deci suntem în fundul lui *Narragansett Bay* și ne îndreptăm spre Ocean. Ca bucuria să fie deplină *Candide* cu toate velele întinse, ne taie prova sub 20 de metri. Stop mașina! După *Candide,* ne taie prova nava *Venturosa.* Stop mașina! 15.41 (când naiba a trecut timpul?).

Trag casetă după casetă, cum termin una fug la Bobi. Îmi schimbă casetele, fug la cabină, le numerotez, mă întorc pe teugă, ori la puntea centru, ori pe dunetă și iarăși de la început. Din nou stop! Trecem pe sub pod. Cei de pe velierul *Rights of Man* ne fac semne, dublându-ne prin babord. Lucrurile se schimbă. Suntem aproape de Ocean, baia este vânturată de valuri, dansăm noi, dar cum dansează cortegiul, provele încep să intre în valuri, și acum vedem hectarele acelea de faleză înţesate de spectatori. Pe *Destiny* din Wilmington-Delaware o femeie îmbrăcată într-un costum de vultur (seamănă cu galionul navei *Esmeralda*) stă la prova, pe obraz are o mască cu cioc și din când în când imită zborul, mișcându-și braţele. Filmez. Ambarcaţiile ușoare nu se mai hazardează spre gura învârtejită a băii. Au rămas câteva zeci de temerari pe ambarcaţii cu vele sau motor care pot ţine Oceanul. Cei trei tineri cercetași americani, care au lucrat pe lângă echipaj au rău de mare și stau culcaţi la puntea centru. 15.59. Avem în babord, la travers, Fort Adams și toată faleza plină cu lume. Văd prin binoclu cum artileriștii pregătesc un tun, apoi văd ţâșnind bulbucii de fum alb cenușiu și aud bubuitura care se prelinge pe valuri. Fortul cu crenelele încenușite, faleza cu mulţimile, cedrii parcurilor care înconjoară palatele milionarilor, navele din cortegiu din ce în ce mai puţine și în prova apele înspu mate ale Oceanului împreună cu orizontul plin de pâcle și neguri.

Tot cortegiul izbucnește într-un vacarm de rămas bun.

Sirene, claxoane, corni de ceaţă care se suprapun loviturilor de tun, o imensă aclamaţie sonoră a mulţimilor, a echipajelor care strigă urale. Fetele dansează pe punţi. De la Fort Adams se salută coloana marilor veliere cu 11 lovituri de tun. 16.11. Pilotina acostează în tribord și debarcă pilotul. Se coboară pavilionul HOTEL. Au mai rămas în cortegiu doar câţiva temerari și deasupra câteva elicoptere. 16.13. Nava la travers *Cap Bull.* Se văd bancuri dese de ceaţă. Se ordonă urcarea în arboradă și înfășurarea velelor. 16.42. Nava americană *State of Maine* ridică scria de pavilioane U.M. 1 din CIS. Răspundem cu aceeași serie de pavilioane. 16.55. Avem la travers farul *Brenton Reef. State of Maine* la 2 cabluri în tribord, în același drum cu *Mircea.* În prova *Libertad.* În pupa *Christian Radish.* Punem capul pe New York. Vânt puternic. Hulă. *Mircea* își începe tangajul lui amplu de Ocean. Nu se mai poate filma.

Gruparea de nave s-a despărţit în două. Cele care pot trece pe sub podul de la Brooklyn, o iau spre N.W. Ca să dubleze pe aici Long Island. Celelalte navigă spre estuarul lui Hudson River pe cont propriu. Unele ca *Eagle* mai aproape de coastă, spre a satisface curiozitatea privitorilor. Deci avem în tribord câteva veliere mari. La ora 18.00 vizibilitatea scade brusc.

Christian Radish se află la travers în babord, sub 2 cabluri.

Avem în pupa *Sagres* și în prova *Libertad.* Este penultima mea noapte de navigaţie în Ocean.



OPERATION SAL ‘76

Seara asta de **1 iulie 1976** în Atlanticul de Nord, nu are nimic din farmecul nopţilor de iulie din România. Valuri tot mai dense de ceaţă ne înconjoară, agăţându-se în arboradă, lăsându-se peste punţi, vălătucindu-se în jurul bompresului. La 19.06 vizibilitatea scade sub 2 cabluri. Peste 4 minute scade sub 1 cablu. Pe navă se iau măsuri de precauţie suplimentare.

Se întărește observarea vizuală și acustică. Sirena dă semnalele acelea sfâșietoare și Oceanul pare bântuit de toate singurătăţile lumii. Nu vedem nimic în afara liniei de contact a valurilor cu ceaţa. Doar pe ecranul luminescent al locatorului se disting semnele luminoase care marchează navele din jur. Plutim într-un univers fantomatic care atentează din nou la materialitatea conturelor, care lucrează cu estompe și umbre. La ora 20.00 suntem în punctul estimat de 4111’ lat. N și 71°21’ long.W.

Stau pe dunetă și la pupa. Mi-am luat rămas bun de la navă, acum îmi iau rămas bun de la Ocean și furtună, de la ceaţă și vânt. La 21.50 se întind „ţinte bine” pe dunetă și la puntea centru. Vântul umed îmi șficuie obrazul, lăsându-mi pe buze gust iodat de sare. Ceaţa își lipește pelicula călţoasă de piele. E frig. Ascult motorul, vântul ţiuind, văitându-se, ori șuierând în greement, ciocanele de apă lovind coca, toate aceste sunete care-au alcătuit vreme de 120 de zile, universul meu sonor, fundalul sonor pe care s-a desfășurat viaţa de fie care zi. M-au fascinat dintotdeauna mirosurile și culorile, sunetele și gustul locurilor în care am trăit. Universul lor a devenit el însuși, specific și fermecător prin vocaţia concretului.

Acum trăiesc în acest amestec violent de vânt și ceaţă de neguri sulfuroase în care balansează lumina roșie de la arborele centru, o lumină difuză, morbidă, trecând printr-un văz duh al căror zei îmi sunt încă necunoscuţi. Mă las pătruns de înţelesurile unei frumuseţi care se dezvăluie greu, dincolo de temeri și fantomatic, pentru că Oceanul acesta rece străbătut de șuvoiul cald al Golf Stream-ului, cu linia de demarcaţie a apelor reci și calde acoperite de ceaţa pe care vântul o poartă peste valuri, este de o frumuseţe sumbră care amintește erele de început ale separării elementelor. O frumuseţe la care ajungi extrapolându-te dunetei, undeva sub constelaţii, dincolo de per delele de câlţi umezi, de unde poţi îmbrăţișa cu privirea apele frământate, bancurile de ceaţă, navele plutind prin lumea umbrelor, coasta continentului cu eșarfa ei de lumini licăritoare și de unde, identificat cu serenitatea cerului, îţi poţi pune fără patimă, întrebările care te muncesc cu neliniști; ori tot atât de bine intrat pe lungimea de undă a universului, să te resorbi în acel acord cu esenţa lucrurilor și a eternităţii, care exilează cotidianul cu tot cortegiul lui de absurdităţi. Când revin pe dunetă lumina roșie de la catarg privește ceaţa cu același ochi de Polifem și luna nouă, spectrală și parcă moartă de-o veșnicie taie

ceaţa, legănându-se deasupra catargelor. Stau pe dunetă lăsându-mă pătruns de vânt, de frig, de noapte, de zgomotul valurilor, de foșnetul Oceanului, de gemetele greementului, apoi prea plin de această noapte cobor la cabină să văd ce înseamnă de fapt acest *Operaţion Sail* ‘76, pentru care am plecat de la Constanţa să ajungem la New York și ca noi, peste o sută de nave cu vele, sau nave de război aparţinând tuturor continentelor. La cabină este plăcut, comandantul navei, rangul 3 Ispas, comandantul marșului și Pișta Hosciuc m-au înzestrat cu un vraf de documente, lumina lămpii de birou intimă, valurile care lovesc flancul navei, ruliul și tangajul suportabile, așa că totul invită la muncă onestă, dincolo de ori ce gând de insecuritate. Desigur s-ar putea monologa pe tema insecurităţii, a sentimentului pe care l-ar putea trezi noaptea, valul, singurătatea navei în Ocean; dar ar fi un monolog fals. Inventat. N-am avut nicio clipă gândul că s-ar putea întâmpla o catastrofă datorită incompetenţei sau neglijenţei. Ca ori ce fost pilot militar, profesionalizat cu meticulozitate. Am recunoscut de la început calitatea profesională a echipajului navei, de la gabier la comandanţi și m-am simţit într-o securitate absolută, care n-a expulzat gândul definitivului, dar acesta aparţinea fatalităţii și iraţionalului. Comitetul de organizare al lui *Op Sail* ‘76 a editat un volum elegant, gros de o palmă, numit, *„Captain’s Handbook”,* care conţine întregul program pe zile și ore, cu hărţi amănunţite în care sunt însemnate geamandurile și locurile de ancoră, ca și locurile de la cheu și numărul cheului, ordinea coloanelor de defilare și a navelor în aceste coloane, volum precedat de scrisori ale personalităţilor politice și militare adresate lui *Honorable Emil Mosbacher Jr. Chairman Operaţion Sail* ‘76, scrisori care încep prin aceea a președintelui S.U.A. În exerciţiu, Gerald R. Ford.

Ce se întâmplă de fapt?

Într-un punct situat la 223 Mm. Distanţă de New York, 53 de nave moderne de luptă aparţinând unor state de pe glob, se vor întâlni mâine cu navele de luptă ale ţării gazdă, care le vor conduce spre New York. Fiecărei nave străine i se va afecta un ofiţer american de legătură recrutat de la *„Navy’s Warfare School”* din Newport-Rhode Island.

Tot mâine, vineri 2 iulie, velierele care dublează Long Island prin N.W. Vor face vizite de prietenie în diverse localităţi de la coastă, există un tabel al navelor repartizate pe localităţi și al yacht-cluburilor gazdă, iar navele din clasa „A”, care dublează Long Island prin sud, vor manevra în vederea coastei, ziua de întâlnire în *Sandy Hook Bay* a tuturor velierelor din clasa A fiind 3 iulie. Tot în 3 iulie navele de luptă precedând velierele, vor intra pe Hudson River, ocupându-și locurile la ancoră, din aval în amonte pe ambele părţi ale fluviului, de la o jumătate de milă în amonte de *Werranzano-Narrows Bridge* până la Statuia Libertăţii și *Governors Island,* și de aici până la podul Washington dublând doar malul newyorkez, recte de la capul insulei *Manhattan-Brooklyn Battery,* toată linia docurilor, *Riverside Park, Fort Washington Park.*

După ce navele de luptă își vor ocupa locuirile, flota cu vele va urca în vastul estuar al Hudsonului la sud-est de podul Verranzano, în locul numit ad-hoc

preparade Op Sail anchorage, unde navele au primit o hartă exactă cu locul de ancorare pentru fiecare din ele. Aici vor veni și velierele din clasa „B" diviziile I și II. Apoi își va ocupa locul nava amiral a parăzii, *USS Forrestal* uriașul portavion care ancorat la o jumătate de milă în amonte de podul Verranzano, pe malul *Staten Island,* va găzdui oficialităţile U.S.A. În frunte cu președintele Ford, oficialităţile Op *Sail,* invitaţii străini.

Duminică 4 iulie, ziua sărbătoririi bicentenarului independenţei Statelor Unite, ziua parăzii navale. Președintele Ford va trece în revistă navele de luptă la bordul crucișătorului purtător de rachete USS *„Wainwright",* după care cu un elicopter va ateriza pe *Forrestal* unde va primi defilarea velierelor dispuse pe trei escadre. — Escadra I-a, navele din clasa „A" pe o singură coloană, cele din clasa „B" I pe două coloane și „B" II pe trei coloane, în total 32 de veliere. — Escadra II-a, veliere din clasa „B" și diverse pe două coloane, în total 25 de nave. — Escadra III-a, clasa „B" și yachturi oceanice între care Gr*eat Britain II* și Gi*psy Moth. V, 1*38 de veliere și 50 yachturi germane.

Escadrele vor urca fluviul Hudson până la podul Washington, aici vor vira și vor coborî cu vele până la docurile unde se vor lega, fiind privite de 20 milioane spectatori. Zilele următoare până la 8 iulie, echipajele participă la diverse manifestări sărbătorești, ca oaspeţi ai orașului New York, dintre care o mare paradă a cadeţilor agită presa de pe acum.

După 8 iulie navele sunt invitate de diverse orașe-port de pe coasta estică a continentului, *Mircea* va vizita Baltimore.

Philadelphia și echipajul va face o excursie la Washington.

De pe acum lucrurile se anunţă pe cât de complicate, pe atât de fastuoase și inedite. S-au fixat ore exacte, frecvenţe pentru posturile de emisie, spitale de urgenţă, echipe de intervenţie.

Serviciul de vamă sub conducerea lui Fred R. Boyett va funcţiona cu trei schimburi de scafandri autonomi, fiecare schimb întărit cu câte cinci poliţiști în patrulare, care vor intra în alertă sâmbătă 3 iulie la orele 07.30. Obiectiv: contrabanda și paza oricărei nave ameninţate.

Paza contra incendiilor are în alertă opt șalupe, companiile de pompieri de la cheuri își concentrează oameni din alte sectoare ale orașului. Departamentul poliţiei va face ore suplimentare, folosind 7 elicoptere și 14 șalupe. *Coast Guard*-ul, 320 de ofiţeri și oameni, 31 de nave, 90 de șalupe și 200 de voluntari din *Auxiliary Coast Guard.* Administraţia federală pentru aviaţie a interzis zborurile fără autorizaţie specială de sâmbătă orele 6 A.M. Până duminică ora 11 P.M. Forţele militare ale Statului New York, Garda Naţională de uscat și aer.

Miliţia Navală și Garda New York nu sunt incluse în programul de securitate, dar 1400 de oameni din trupele *Guard*-ului au fost trecuţi sub controlul superintendentului poliţiei. Elicoptere ale poliţiei statale vor patrula pentru asigurarea controlului traficului. S-au anunţat demonstraţii publice (acestea se anunţă oficial, sunt înregistrate și li se asigură un loc strict delimitat) împotriva navei

Esmeralda pentru duminică orele 18.00 cheul 86, strada 46 vest.

Spectacolul *Op Salt ‘76* se pregătește de 5 ani și statele participante au contribuit cu 70 milioane dolari la reușita lui Știind ce este în definitiv acest *Operaţion Sail ‘76,* mă liniștesc și ies pe dunetă unde reîntâlnesc ceaţa, vântul, noaptea și Oceanul.

Vineri 2 iulie în a 121-a zi. Navigăm cu vele în vederea coastei Long Island. La 11.15 cerul se umple de avionete, hidroavionete, elicoptere și motor cruizere. Se face o voltă, apoi alta, navigăm bandaţi când într-un bord, când în altul, cerul este împâclit și locotenentul Phil Delisle ne spune cum devine cazul cu parada cadeţilor, în vreme ce pe Ocean are loc întâlnirea celor 53 de nave de luptă și intrarea lor în cele trei eșaloane, cea dintâi condusă de *USS „Wainwright”* urmat de nava amfibie de comandă *USS Mount Whitney;* al doilea eșalon format din 15 nave, condus de distrugătorul purtător de rachete USS *William* V. *Pratt* și al treilea eșalon compus nu mai din nave de luptă americane, condus de crucișătorul purtător de rachete *Farragut.* Phil zice că elevii lui *Mircea* vor defila în urma celor de pe *Sagres II* Portugalia, având în urmă cadeţii ţărilor latino-americane, celor chilieni pregătindu-li-se o busculadă. Manevra va fi „pas alergător”, ca în breșa făcută să intre poliţia. Dacă vom fi atacaţi să se imobilizeze agresorii și să se predea poliţiei, fără a se răspunde la lovituri. Noroc că vine secundul, care cu doctorul au pus la cale o șotie. Vor să confecţionez o scrisoare oltenească din partea primarului din sat, către rangul 2 Neiculescu, scrisoare care îi va fi înmânată odată cu cea dintâi poștă la New York. Iată o idee, mult mai amuzantă decât aceea cu huliganii. Mă aștern pe lucru, am urechea sensibilă la graiul prietenilor mei olteni, așa că totul curge rapid și la obiect. Cr. 1 Diaconescu îmi dă date în plus despre Cempoala-Mexic și muzeul inchiziţiei din Cartagena-Columbia. *Dar Pomorza* schimbă de drum spre N.W. *State of Maine* face rondouri silenţioase în jurul nostru Motor-cruiserele zboară peste valuri. La salon viceamiralul a deschis o nouă temă: albastrul de Voroneţ. La 20.40 începe manevra de strângerea velelor și se dă „atenţiune” la mașini. La 21.00 navigăm cu mașina „foarte încet înainte” dublând coasta Long Island.

Sâmbăta 3 iulie în a 122-a zi la bordul lui *Mircea.* Conform planului așteptăm în derivă, la travers de *Cedar Island Beach* ca navele de luptă să-și termine manevrele. Încă de dimineaţă apele au fost invadate de motor-sailere și șalupe de toate felurile. Navele de luptă, fortăreţe cenușii din oţel, urcă spre Hudson River pentru a-și ocupa poziţiile pe cele două maluri. Apar elicopterele și avionetele. Văd în tribord capătul nord-vestic al lui Long Island, blocurile imense din Brooklyn și aeronavele intercontinentale decolând de pe *Kennedy International Airport,* situat în pupa tribord, cam pe unde trebuie să fie *Jamaica Bay.* Cerul este împâclit. Pâclă ușoară, străvezie de Ocean și în prova pâcla cenușie de New York, smog-ul.

Coloana albăstrie a navelor de luptă se pierde în estuar. Navigam spre N.W., dublăm *Sandy Hook* și la 10.55 începe manevra practică de intrare în formaţia de nave militare și ale rizare pe far *Ambrose,* unde ne așteaptă pilotina. De trei ori

nebunie a nebuniilor. Stau cu aparatul de filmat pe dunetă, ori urc pe teugă pentru că estuarul fluviului este plin de ambarcaţii și cerul de elicoptere, avionetele rămânând dincolo de un hotar nevăzut care le interzice accesul peste radă. 11.55. Stopat mașina. Acostat pilotina și s-a urcat pilotul la bord. Vânt. Panglicile de la beretele marinarilor fâlfâie. Apar velierele din clasa „B”. 11.40. Se dublează guvernarea navei cu cârma de mână. 11.45. Dublăm geamandurile 1 A la babord și 2 A la tribord. Se naviga pe pasa *Ambrose* printre geamanduri care marchează canalul. 12.35. Se dă la posturile de manevră și se pregătește ancora din babord pentru fundarisit.

Mircea beneficiază pe planul de ancorare în *„pre-parade Op Sail Anchorage”,* de locul Nr. 1, în aval de *Verranzano Narrows Bridge.* Găsim ancorat acolo pe *Tovaristch.* Deci nu ancorăm conform planului. Oricum la 12.42 fundarisim ancora din ba bord cu 3 chei de lanţ la apă într-un peisaj grandios. Suntem în locul unde fluviul Hudson se varsă în Ocean. Un estuar larg, *Gravesend Bay,* care are spre N.W. Long Island și spre S.W. Staten Island, conturruri la scară continentală zimţate puternic, care își apropie falezele în prova noastră, stabilind vărsarea propriu-zisă a Hudson-ului. Peste această strâmtoare trece arcuit graţios, pe o lungime care concurează imaginaţia, podul Verrazanno, dantelărie de oţel suspendată deasupra apelor la o înălţime ameţitoare. Dincolo de pod și strâmtoare, gura fiuviului se lărgeşte în *Upper Bay* în care se varsă deopotrivă Hudson și East River. Urcând imaginar în *Upper Bay* ai avea în babord New Jersey, în tribord Brooklyn pe Long Island, apoi Manhattan cu New York-ul. Giovanni Verranzano, numit de spanioli Juan Florin, pirat de origine florentină slujindu-l pe Francisc I regele Franţei, autorul uneia dintre cele mai senzaţionale capturi, cele două corăbii cu tezaurul lui Montezuma, trimise din Mexic în Spania de Cortez, dorind să ajungă în China peste Ocean, în martie 1524 a atins coasta estică a continentului, pe latitudinea de 34°. Navigând spre nord, a descoperit estuarul acestui fluviu, cu ţărmurile populate de *„Oameni cu veșminte împodobite cu pene multicolore”.* Verranzano a fost capturat de o flotilă spaniolă și spânzurat la Sevilla. În 1607 societatea comercială engleză „Compania moscovită”, ngajează un Căpitan anonim Henry Hudson care pe o navă de 80 tone, având 12 oameni în echipaj, intenţiona să ajungă în Japonia trecând peste polul nord. Călătoriile lui spre nord, trecerea la Compania olandeză a Indiilor de est și redescoperirea „Marelui râu din nord” îl imortalizează, iar marele râu îi primeşte numele. Are un destin tragic. O revoltă a echipajului în 1610 conduce la abandonarea lui, a fiului său și a șase marinari credincioși, fără arme și muniţii, într-o barcă, în golful adăpostit de peninsula Labrador care-i poartă numele.

În această zi de sâmbătă 3 iulie 1976 în locul *„oamenilor în veșminte împodobite cu pene multicolore”* se vede silueta clădirii *Gas Heats pe* Staten Island iar în *Gravesend Bay* puzderia de nave cu vele, printre care evoluează sutele de ambarcaţii ale celor din Brooklyn și New York, în timp ce dea supra trec mereu elicopterele puternice, cu două rotoare ale lui *Navy,* ale armatei, apoi elicopterele societăţilor de film și televiziune cu operatorii ieșiţi pe jumătate din carlingi și două

dirijabile impozante, plutind majestuos peste pădurea de ca targe și pod. Avem în pupa tribord una din cele mai mari nave cu vele, care n-a participat la regată, *Amerigo Vespucci* sub pavilion italian, construcţie imitând navele de luptă cu trei punţi, coca maroniu închis cu rândurile hublourilor mar cate printr-o bundă albă, deci două benzi albe paralele, ciubucărie exterioară aurită, în totul o navă desprinsă dintr-o stampă de epocă. În prova babord *Kruzenshtern.* Filmez marile veliere, filmez escadra velierelor din clasa „B”, dirijabilele și elicopterele, apoi se anunţă că portavionul *Forrestal* trece să-și ocupe locul pentru primirea parăzii. 13.05. *Forrestal* trece prin tribord la o distanţă de un cablu și jumătate. Masă cenușie de oţel cu punţile de aterizare mult deasupra nivelului apei, un gigant majestuos, cu echipajul la front în babord strigând ura, însoţit de două fregate F-6 și F-4 cu echipajele la front, scoţând urale puternice. *Forrestal* are 80.000 tone, un echipaj compus din 5.000 de oameni, dintre care sunt la bord numai 2 800, pentru a nu incomoda cei 3.000 de invitaţi care vor fi prezenţi mâine pe punte. Două elicoptere ale lui *U.S. Navy* cu câte două rotoare, trec în formaţie pe sub podul Verranzano. Le filmez. Se pare că trecerea pe sub pod este una din plăcerile piloţilor. Spectacolul atinge limita fabulosului. Mici nave de pasageri ticsite, ferryboat-uri ticsite, ambarcaţii care poartă familii întregi, giganţii aerului decolând și aterizând pe aeroportul Kennedy, iarăși dirijabilele, *Goodyar,* de data asta patru la număr, iarăși elicoptere și avionete, sute de yachturi, sute de motor sailere, iată un mod onorabil de a cheltui pe licula televiziunii. Fac treaba asta cu entuziasm. La dejun aflu că după masă suntem invitaţii lui *Miramar Yacht Club,* care dă un *party* în onoarea lui *Mircea.* Cum Bobi are alte treburi, mă însărcinez în continuare cu obligaţiile de operator, rugându-i pe cei în drept să mi-l dea ajutor pe Marcel. La 16.30 *Mariani III* acostează în tribord și ambarcă elevii care participă la *party.* Apoi apar dinspre Brooklyn două iahturi albe de 12 m care au arborate pavilioanele bicentenarului, *Op Sail* și… pavilionul tricolor în semn de omagiu pentru Mirc*ea.* Au velele strânse pe ghiu, stau în derivă și o mare barcă din plastic cu motor face oficiul de transbordare de la schelă, la yahturi. Mă ambarc pe yachtul gazdelor, adică al comodorelui yacht clubului, domnul Gilbert Cigal, a cărui soţie, doamna Bernice Cigal face oficiile de gazdă la bord. Viceamiralul Sandu a plecat cu șalupa mare a navei. Virăm în aval și punem prova pe *Jamaica Bay-Long* Island. Avem în babord *Coney Island Beach,* cu un imens parc de distracţii, un fel de „Moși” ultramodernizat, cu tobogane și roţi ca cele din Prater, cu labirintul aerian al unor *montagnes russes,* apoi ne prinde o ploaie torenţială care ne alungă din cockpit în interiorul yachtului.

În loc de eche, timonă gen „Goiot”. Cunosc din reviste aceste interioare standard, excelent dimensionate și strict funcţionale.

O cabină prova, careul, o cabină pupa. Bloc bucătărie cu sus pensie cardanică, aparate de navigaţie tip iahting începând cu goniometrul și terminând cu sonda acustică, mochete, huse, confort, televizor, radio, aer condiţionat, ancora se lasă și ridică electric, motor interior, silenţios și un foarte inteligent aforism prins deasupra ușii compartimentului prova.

„DEOSEBIREA DINTRE COPII ȘI BĂRBAŢI ESTE PREŢUL JUCĂRIILOR LOR”.

Mă gândesc cât m-a costat până acum *Hai-Hui* II și zâmbesc mânzește. Dublăm coasta lui Long Island vreme de trei sferturi de ceas. Un debarcader la care suntem primiţi cu ovaţii. Ni se ţine un discurs înflăcărat de către un bătrân simpatic.

Bănuiesc că suntem în apropiere de *Marine Parele,* yacht clubul Miramar are peluze și alei dalate, o clădire gen hangar și în mijlocul grădinii nelipsitul catarg metalic la cruceta căruia sunt ridicate pavilioanele naţionale ale celor două ţări și fanionul clubului. Vreme pâcloasă după o ploaie inoportună. Cerul închis. Îmi iau meseria în serios și filmez înghesuiala de uniforme bleumarin, elevii și ofiţerii, de rochii și costume ci vile. Sunt interpelat de doi foarte simpatici domni în vârstă. Unul din ei vorbește o franceză aproximativă. Am depistat un mod comportamental al oamenilor de aici. Curiozitatea copilărească, setea de noutate care odată potolită, lasă subiectul acesteia într-o indiferenţă totală. Adică: noutate, curiozitate, cunoaștere, abandon. Cei doi vor să știe cine sunt, de ce nu port uniforma și ce fac la bord. Le spun. Sunt sechestrat pe loc, fixat la o masă și tratat cu un fel de debreţini fierţi vârâţi în cornuri, îngheţată și... Dumnezeule, lubeniţă. Sunt doi doctori: Jack Bloomfield și Samuel Leibowitz, cu soţiile. Nu am mutră de naufragiat, dar bătrânele doamne mă îndoapă cu salate, bere, Coca-Cola, iarăși pepene și porumb fiert. Excelent. N-am simţit încă luna iulie în gastronomie. O îngheţată cu ananas, apoi un potop de întrebări. Vor să știe totul. De la o masă vecină vine o doamnă tânără care știe perfect românește: Manana Fischler, la masă mama ei Ana, plecate din ţară în 1962, ori 1965. Domnul în vârstă care ţinuse discursul așezat la masa Marianei, mârâie, se foiește, evident ascultă ce spun, apoi izbucnește într-o românească perfectă. Îi probozește pe organizatori. Este ziaristul Ștefan Alexandru, generaţia lui Zaharia Stancu și Ion Pas, cunoaște lumea literară a Bucureștiului în care-a trăit, are 75 de ani, se ţine excelent, sunt foarte mulţi evrei din România aici, îmi spune că „este vai de mama lui de emigrant, are cetăţenia americană dar a rămas un inadaptat”. Îi este dor de ţară. Bubuie puţintel și mă roagă să mă duc să văd tortul uriaș făcut în cinstea noastră și să determin ceremonia pe care gazdele o ignoră. Tăierea tortului prieteniei de către viceamiral. Mă duc. Pe o masă în sala clubului, două torturi capabile să sature echipajul întreg. Pe unul din ele scrie „Welcome Romania-Mircea”, arc pavilionul tricolor și alături. Într-o glastră sunt trei garoafe în trei culori: roșie, galbenă, albastră. Atenţie plină de delicateţe. Îl extrag pentru o clipă pe viceamiral din lumea care-l înconjoară să-i spun chestiunea cu tortul. Când îi spun doctorului Bloomfield că este aici Barry, acesta jubilează. Să-l prezint lui Barry și el, Bloomfield, scrie articole la una din gazete. Îl aduc pe Barry la masă. Poartă un costum alb pe care a reușit să și-l păteze cu cerneală. Pe mare a avut rău de mare, acum are rău de pământ, apoi trecem la lucruri serioase. Dr. Bloomfield este preocupat de problemele învăţământului. Care este sistemul nostru de învăţământ? Câţi ani face un student

medicinist? Ce câștigă un doctor? Scriitorii sunt stipendiaţii statului? Dacă sunt scriitor, cum de-mi dă statul acces pe o navă militară? Ce regim al libertăţii conștiinţei avem? Putem scrie orice vrem? Bătrânele doamne vor să dea mina cu viceamiralul. Un viceamiral este fascinant. Al nostru este de două ori fascinant. Întâi, pentru rigorile introduse la bord. În al doilea rând pentru că este volubil, cult, monden. Iată-mă conducând bătrânele doamne la viceamiral. În sfârșit Ștefan Alesander poate fi liniștit. Se aduc torturile. Viceamiralul taie tortul prieteniei, precum a fost tăiat nodul gordian. Băieţii noștri cântă spontan: Mulţi ani trăiască! Gazdele aplaudă frenetic. Bătrânul Alesander spune că a fost lovitura de graţie. Mâine toate ziarele vor fi pline de această formidabilă urare. Filmez ceremonia. Îl urc pe Marcel pe un scaun să filmeze în plonjon. Cum tot suntem în domeniul politicii, am o discuţie cu Barry pe tema independenţei. Familia Trien este omniprezentă, făcând și aici oficiile de gazdă. La 20.15 cineva de la „Miramar Yacht Club” bate clopotul. Un membru al clubului și un elev caporal trec la saulele pavilioanelor. Cele două pavilioane se coboară lent. Se aplaudă. Interlocutorii mei spun că mă vor vizita la *Mircea.* Vor cărţi. Pliante. Deocamdată dau insigne doamnelor, care își manifestă bucuria fără nicio reticenţă. Dr. Bloomfield scrie despre problemele tineretului. Mă întreabă cum stăm cu criminalitatea juvenilă și drogurile. Ne ambarcăm pe yachtul familiei Cigal în aplauzele asistenţei. Brooklynul iluminat, parcul de distracţii strălucind în ghirlandele multicolore ale becurilor, doamna Cigal și fiicele la bord, caruselul, *montagnes russes,* numai becuri, zeci de alte caruselele iluminate multicolor, apele negre, apoi siluetele velierelor, turbojeturile inter continentale trecând la aterizare, podul cu braţele lui gigantice paspolate cu becuri albastre, luminile de poziţie ale velierelor răsfrânte pe valurile clipocitoare, catargele proiectate pe cer.

Ne transbordăm cu barca din plastic. Apoi vine ceasul de la pupa. Am văzut echipajele de pe schoonere și barkentine luând apă din fluviu cu găleata, spălând punţile, acum văd cerul roșu de deasupra New York-ului, prezenţa metropolei cu 20 de milioane de locuitori, dacă se includ și cei ai zonei metropolitane se face simţită, rada ţine de fabulos, apoi clopotul își bate dublele de la miezul nopţii și știu că din această clipă începe pentru mine numărătoarea inversă.

Duminică 4 iulie. Sărbătoarea bicentenarului independenţei Statelor Unite. Sunt pe punte de cum se face lumină, înarmat cu aparatele foto și cel de filmat. Pe navă, ţinuta albă.

Văd pregătirile de paradă care se fac la bordul tuturor velierelor din apropierea noastră. Unele veliere au și ridicat marele pavoaz. 09.00. Pe *Mircea* se ridică pavilionul și marele pavoaz, dându-i înfăţișare festivă. 09.20. Acostează pilotina și se ambarcă pilotul. Pe *Forrestal* au fost întinși zeci de kilometri de cablu, pentru ca Televiziunea să transmită lumii, parada velierelor primită de președintele Ford. *Gravesend Bay* este cel mai pitoresc golf al mapamondului la acest ceas. La toate navele fâlfâie zecile de fanioane ale marelui pavoaz. Refuz să mai înregistrez imaginile pe retină. Sistemul meu cea tral de comandă o izolează în scopuri

preventive. Încredinţez ansamblul și amănuntul aparatului de filmat. Adică marile veliere la ancoră, miile de ambarcaţiuni care urcă fluviul, zecile de vaporașe cu turiști, elicopterele și dirijabilele. Apar șalupele *Coast Guard-ului* care își pun sirenele în acţiune.

Apar siluetele operatorilor plecate prin portierele deschise ale elicopterelor. Elicopterele lui *U.S. Army* și *U.S. Navy* zburdă pe sub pod. La catargele navelor sud americane, la *Juan Sebastian de Elcano* fâlfâie marile pavilioane din mătase – de forme tradiţionale. 10.35. Se dă pregătirea navei pentru marș. Mă fixez pe teugă, la prova. Patrulele *Coast Guard* fac ordine pe fluviu. Ambarcaţiile de plăcere dispar în amonte. Încep să se prezinte șalupele de poliţie și escortă, ori cele din *The Coast Guard Auxiliary.* 68 de șalupe auxiliare, câte 34 de fiecare parte a șenalului lat de 4G O yarzi, marchează bulevardul lichid al parăzii navale. Încă 22 fac oficiul de salvatoare. 10.50. Marile veliere intră în formaţie, conduse de *Eagle.* Spectacol plin de măreţie. Trec lent *Danmark, Christian Badich, Libertad, Esmeralda, Gloria, Gorch Fock, Nippon Maru, Dar Pomorza, Sagres, Juan Sebastian de Elcano,* după care ne încolonăm noi, urmaţi de *Kruzenshtern, Tovaristch, Gazela Primeiro* și *Amerigo Vespucci.* La 11.00 se coboară marele pavoaz. Abia la 12.50 virăm ancora. Filmez curgerea coloanei.

La 11.55 se ia dispozitivul de paradă. *Eagle* a încolonat majoritatea navelor. La 12.05 începe manevra pentru desfășurarea velelor. Urcarea în arboradă este exemplară. *Juan. Se bastian de Elcano* manevrează lent în prova. Filmez coloana trecând pe sub *Verranzano Bridge,* dirijabilele și elicopterele.

Aștept cu nerăbdare să văd apărând New York-ul, metropola miraj, sau cum o prezintă primarul Abraham D. Beame, „un oraș magic, un loc unde vă puteţi face sejurul la alegere, oricât de modest vi-ar fi bugetul sau oricât de grandioase visele”.

12.10. Filmez trecerea catargelor lui *Mircea* pe sub podul Verranzano. Cerul este plin de elicoptere. Dirijabilele alunecă neauzit prin văzduhul plin de smog cenușiu, lipicios. La ambele maluri ale fluviului sunt puzderie de ambarcaţiuni pline cu privitori. Văd în prova babord silueta masivă a portavionului *Forrestal,* încadrat de cele două fregate, cu punţile negre de furnicarul invitaţilor. Acolo se află viceamiralul Sandu, reprezentând marina românească și un amiral ciudat, Benjamin Telen din marina Israelului, care a traversat Atlanticul și bineînţeles Mediterana, comandând două nave mici purtătoare de rachete: *Tarshish* și *Yaffo*. Când coasta lui Long Island se arcuiește spre nord, văd brusc Gemenii, cei doi zgârie nori albăstrii din beton și sticlă aparţinând lui *World Trade Cenler* care domină aglomerarea de zgârie nori din sudul insulei Manhattan, cunoscută sub numele de Wall *Street,* centrul bancar-financiar al orașului. Fină nu de mult reperul numărul 1 al orașului însemnat pe toate hărţile și panoramicele new-yorkeze fusese *Empire State Building.* Gemenii au 420 de metri și 110 etaje, dar nu despre ei este vorbă acum, ci despre această panoramă care se deschide în prova lui *Mircea,* cu echipajul lui în alb, întregind albul navei și albul velelor, sol al ideii de prietenie și sportivitate, mesager al unei Românii laborioase care cinstește ideea generoasă a independenţei, panoramă pe care încerc s-o descifrez dincolo de obiectivul

aparatului de filmat. În ambele borduri navele de luptă ale naţiunilor care-au ţinut să omagieze bicentenarul, cu marele pavoaz ridicat, un șenal mărginit de etrave din oţel, echipajele la front, în fundal tribord New York-ul, ciudat ca arhitectură pe verticală, dominând orizontul, în prova babord Statuia Libertăţii, nave stingătoare de incendiu proiectând pe cer jeturi de apă, imense orhidee lichide, gura lui East River înţesată de nave de luptă, deasupra zecile de elicoptere, dirijabilele și pasta cenușie a smog-ului, emanaţia cumplită a orașului ciclopic. 12.11. Se desfășoară velele. Armamentele rămân pe vergi. 12.15. Se întind toate focurile, velele strai, zburătorii. Rândunicile, zburătorul artimon și pic, vela randă. *Mircea* redevine el însuși. Ne apropiem de *Forrestal.* Filmez elicopterele de la bord, fanfara în uniforme colorate viu, masa ce lor 3.000 de spectatori, trupul de oţel al portavionului, regret că aparatul nu este dotat cu un dispozitiv de transfocare și că nu-mi pot permite luxul de a privi prin binoclu. Sute de ambarcaţii în tribord și la 12.30 suntem travers faţă de *Forrestal.* Sifleele. Se dă salutul cu echipajul la front și pe vergi.

Asta înseamnă că *Mircea* defilează prin faţa lui *Forrestal* cu velele întinse, cu marinarii pe vergi și la front în babord, că a sosit clipa unică a participării la marea paradă a velierelor, dedicată bicentenarului independenţei Statelor Unite, raţiunea acestui marș transoceanic, cel mai lung din toată cariera navei.

Parada velierelor este plină de majestate. Președintele Ford felicită nava românească pentru ţinuta ei exemplară. *Forrestal* rămâne în pupa. Filmez nebunia din aer, dirijabilele survolând zgârie norii, filmez din prova dublul șir al navelor de luptă, la 12.47 începe manevra de strângerea velelor triunghiulare, suntem spre extremitatea nordică a băii Upper, la 12.52 se strâng velele, și armamentele vergilor coboară din arboradă, stând la front în ambele borduri. 13.01. Nava militară franceză D.623 trage 11 lovituri de tun. O salutăm cu echipajul la front. 13.06. Nava militară braziliană D-35 salută cu echipajul la front. Filmez cu înverșunare. Văd Hudsonul în prelungirea bompresului, Statuia Libertăţii începe să capete contur și schimbăm saluturile de rigoare cu navele militare 39 britanică, turcă, 3 501 japoneză. 13.24. Avem în babord, la travers, Statuia Libertăţii. Femeia gigant, 93 metri înălţime, cu arama oxidată, ţinând torţa luminii și a libertăţii cu fermitate, operă a sculptorului francez Bartholdi și a inginerului Eiffel care i-a construit scheletul, poate a fost gândită ca un liman al omu lui după ce a traversat furtunile cumplite alo istoriei. Nu se știe cât din această intenţie generoasă s-a împlinit pe ţărmul visat de atâţia emigranţi în decursul acestor două veacuri de istorie tumultuoasă a Statelor Unite. Lăsăm în babord statuia aceasta stranie, ale cărei sensuri sunt mereu discutabile, înfiptă parcă în mijlocul apelor pe postamentul ei din beton și piatră, ca și coasta New Jersey-ului. Filmez, încrezându-mă total în memoria peliculei. Din această clipă toată atenţia se mută în tribord. Văd tot ţărmul Hudsonului, ca și cel al East River-ului înţesat cu omenire. Ne apropiem de Manhattam și zgârie norii se decupează viguros din fundalul siniliu. 13.33. Un grup de remorchere ancorat la vărsarea lui East River ne salută cu sirenele. Răspundem la salut cu sirena. Filmez grupul de remorchere și mă pasionez pentru navele stingătoare de incendiu care reușesc atât de plastic să desemneze pe cer, mari

flori din apă, ca niște fântâni arteziene plutitoare. Filmez și mă dedublez permanent pentru că încerc să scap de sub obsesia retinei suprasaturată de imagini mereu percutante și pentru că peisajul cu Statuia Libertăţii și New York văzut de pe navă în lenta curgere a parăzii, a devenit familiar, subordonând emoţia noutăţii, raţiunii care ordonă și sintetizează. Iată, îmi zic filmând Gemenii și Baltery Piark, tribunele negre de lume, orhideele lichide și East River, că oamenii sunt capabili să realizeze lucruri măreţe cum sunt acest oraș și această sărbătoare. Ei pot da sensuri profunde și nobile unor noţiuni cărora le-au consacrat o bună parte din istoria lor: independenţă, demnitate, prietenie. Pot omagia aceste adevăruri sacre, poate cu prea multă risipă de nave de luptă ultramoderne, în ideea că independenţa se cucerește și apără cu arma și sacrificiul de sine. Mă gândesc la iama generalului Washington și a trupelor sale desculţe pe aceste meleaguri acum două veacuri și la iama dorobănţimii sub zidurile Plevnei în 1877. Ideea a fost aceeași. Poate, îmi zic filmând dirijabilele, elicopterele și navele de luptă, că Hudson River ar fi arătat mult mai pașnic, dacă ar fi fost lăsat în seama plutirii albe, majestuoase și plină de poezie a velierelor. Milioanele de spectatori de pe maluri ar fi beneficiat de un moment de respiro, scăpat de sub coșmarul rachetelor și al dezagregării. Este un gând absolut civil, retezat de sifleele și ordinul „front la tribord”. Răspundem salutului navei militare A 1414 a Germaniei Federale.

13.39. Avem în tribord, la travers, Battery Park, Wall Street și Gemenii. Tot frontul de nave de luptă a salutat marile veliere, memoria vie a tradiţiilor marinărești, albă escadră amin tind epoca descoperirilor geografice. Aud glasul metalizat al unor crainici în megafoanele puternice instalate în Battery Park, apoi izbucnește sonor imnul de stat al Republicii Socialiste România, exact când suntem la traversul celor dintâi metri patraţi ai metropolei. Notele solemne trec peste ape și catarge.

Le primim cu echipajul la front și în arboradă pe vergi. Iată New York-ul. Mile întregi de docuri, în spatele lor zgârie norii, deasupra dirijabilele, Hudsonul verde cenușiu. Din amonte vine cu viteză crucișătorul purtător de rachete *USS Wainwright,* cu fanfară, personalităţi politice și la puntea pupa, două elicoptere. *Mircea* salută cu echipajul la front și pe vergi. 14.23. Plouă cu bășici. Urcăm în amonte pe Hudson, dublând de fapt întregul New York, adică *West Side Highway,* magistrala paralelă cu docurile până la *Yacht Basin.* Ploaia a purificat acrul, dizolvând smogul, așa că vedem un strop de soare și petece de cer albastru. Deci urcăm în amonte pe Hudson River având în babord un labirint de docuri, în tribord alt labirint și frontul de est al zgârie norilor din Manhattan luminat palid de un soare reticent. Am la îndemână o hartă a orașului și mă orientez rapid, între două filmări. De fapt New York-ul se compune din cinci orașe, fiecare cu specificul lui. Două din aceste orașe au rămas în pupa: Staten Island cu istoricul ei Richmond și Brooklynul pe Long Island. La nord de Brooklyn cu un cartier istoric, tot pe Long Island se află Queens, aici se dispută cursele de cai, meciurile de fotbal și cele foarte populare de baseball, dincolo de canalul care desparte Manhattan de continent se găsește The Bronx cu grădina botanică și al său renumit Zoo și Manhattan, adică New York-ul așa cum îl cunoaștem din filme și fotografii, adică insula de stâncă în care și-au

înfipt temeliile cele mai înalte clădiri din lume.

Manhattan-ul este împărţit pe cartiere, noi am dublat până acum Downtown Manhattan, orașul de jos, acum suntem la travers de Midtown Manhattan, centrul orașului, am lăsat în pupa tribord Chelsea și dincolo de frontul zgârie norilor se află *The Coliseum, Lincoln center for the performing arts,* celebrul *Central Park,* partea de nord a nu mai puţin celebrului Broadway. Încerc să filmez la uscat cupola dansată a lui *Soldiers and Sailor Memorial,* aflată pe terasele lui *Riverside Park,* văd turlele bisericii Riverside, am depășit bazinul yachturilor și în prova tribord apare *Grant's Tomb.* Pe câteva mile bune cât ţine *Riverside Park* și între aceste clădiri amintind Panteonul și mormântul lui Napoleon stau la ancoră, ca un memento, navele de luptă ale Statelor Unite care participă la *Op Sail '76.* Nave ultramoderne, lansatoare de rachete, nave de comandament și dirijare, cu aparatură încifrată, cu suprastructuri care nu mai seamănă decât vag cu ceea ce în general știm despre navele de război. Navele din cele două escadre care ne urmează au scăpat de sub supravegherea poliţiei și a organizatorilor, astfel încât fie cu motorul, fie cu velele, ori cu amândouă deopotrivă ne ajung din pupa și umplu fluviul cu prezenţa lor multicoloră. Desigur am văzut și filmat *Empire State Building, Pan Am Building,* disting ușor *Empire State* după acoperișul ţuguiat, dirijabilele sunt deasupra, elicopterele zburdă în lungul fluviului, acum *West Side Higkway,* paralela cu ţărmul se numește *Henry Hudson Parkway* și fluviul se umple de sute de ambarcaţii de toate tipurile și din toate timpurile. Lume. Închipuiţi-vă malul unui fluviu pe câţiva zeci de kilometri, să zicem pe puţin 40 dacă socotim și Brooklyn-ul, paspolat cu privitori care aclamă, flutură batiste și eșarfe, filmează și fotografiază, în mijlocul fluviului coloana marilor veliere, flancată de zecile de yachturi cu sau fără vele, deasupra dirijabilele și elicopterele, fundal zgârie nori. Parada ia pentru noi un aspect nou, insolit și emoţionant. Marile veliere din capul coloanei au făcut rondoul dincolo de podul Washington a cărui dantelărie de oţel barează orizontul și acum ne vin din prova, ţinând malul drept, cu velele umflate de vânt și echipajele la front. Este ora 15.17.

Nu știu când a trecut timpul și nici câte casete de film am tras. Din amonte vine *Esmeralda* care ne salută cu echipajul la front. Răspundem. Siflee, ordine scurte, front la babord.

Aceeași ceremonie cu *Gorch Fock.* În tribord văd clădirea rectangulară a lui *American Geographical Society,* unde se află unul din muzeele pe care ţin să le văd, al indienilor aborigeni, apoi grupul de clădiri al unei instituţii binecunoscute *Columbia Presbyterian Medical Center* cu toate terasele și ferestrele ticsite de lume. Ţărmul fluviului continuă parcul Riverside, este ticsit de lume și la 15.30 trecem pe sub podul Washington împreună cu un elicopter zurbagiu. Filmez momente unice. Rondoul splendidului velier japonez *Nippon Mani* care la 15.34 ne salută cu echipajul la front și cu pavilionul, politeţe la care răspundem aproape simultan. Iată pavilionul Soarelui Răsare, alb având în centru globul roșu simbolizând Soarele, pe Hudson River și nu se întâmplă nicio catastrofă nici de o parte, nici de alta a acestor crânceni combatanţi ai războiului din Pacific.

Ce-au uitat și unii și alţii? Ce n-au putut uita? Dar mai ales ce-au putut înţelege din drama aceea cumplită dusă până în pragul catastrofei? Dublăm *Fort Washington Park,* văd și filmez *Fort Tryon* pe o stâncă înconjurată de vegetaţie, apoi *Inwood Hill Park* sfârșind abrupt în vărsarea lui *Harlem River* în Hudson, vărsare peste care trece podul numit Henry Hudson și pe pod un tren electric de pasageri. Aici ne așteaptă un remorcher foarte activ și butucănos care la 16.08 ne împinge din pupa tribord, ajutându-ne la manevra de întoarcere în aval.

Foarte aproape de noi manevrează *Amerigo Vespucci.* Curentul ne prinde prova, ne ajută să facem rondoul și porta-vocile ordonă întinderea velelor. Frumoasa *Gazela Primeiro,* pe care am dublat-o înainte de rondou, ne salută la front și ne face ovaţii. *Amerigo Vespucci,* enorm, are dificultăţi de manevră.

Cadeţii italieni mișună în arboradă și remorcherul de serviciu se repede pufăind în pupa navei italiene s-o ajute. Coborâm fluviul cu velele și motorul. Vânt de mare larg din tribord.

Va fi ultima notă pe care-o fac la *Mircea,* consemnând alura, direcţia și intensitatea vântului, starea apelor și a cerului.

Peste câteva zeci de minute ne vom lega la cheul 84, planul cheului și locurile navelor la cheu sunt fixate în secţiunea 5 a volumului *Captain's Handbook* și fabuloasa mea aventură interioară care m-a pus în ecuaţie cu oamenii mării, cu Oceanul și singurătăţile lui, va lua sfârșit. Deocamdată filmez Hudsonul poleit oţeliu de soare, cu New Jersey împădurit pe malul drept, cu elicopterele care zboară la nivelul bordului, cu veliere imitând galioanele și caravelele, cu *Amistad* și *Astral, Belle Espoir II, Black Peapl* și *Bluenose* II cu fantasticul *Club Mediteranee* și *Dar Szezecina,* bravul *Gipsy Moth* V și *Germania VI, Creat Britain II* și *Joley Roger, Te Vega* și sutele de yachturi oceanice brave, care-au înfruntat Atlanticul sau Pacificul pentru a fi prezente la această sărbătoare, yachturi care vin foarte aproape de *Mircea,* iar echipajele lor foarte tinere, fete temerare și băieţi temerari, ne salută fluturându-și braţele în ritm de lopătari, la care echipajul lui *Mircea* răspunde cu de trei ori ura, trei urale care curg pe fluviu și ajung la spectatori și la navele bandate până la nivelul punţilor, care aduc lui *Mircea* ovaţii îndelungi de pe apă și de pe uscat.

Hudsonul s-a transformat într-un fluviu al prieteniei deasupra căruia flutură pavilioanele lumii, o emoţie discretă încearcă să câștige teren, în prova apare din nou lanţul tăcut al navelor de luptă americane, câţiva pescăruși se ceartă pe un rest scăpat de la vreo bucătărie și dincolo de *Empire State Building* cerul se face liliachiu, iar soarele roșu însângerat atinge creștetul zgârie norilor, aceste ciudate modalităţi de expresie ale oamenilor din Manhattan.

Sunt puţin halucinat, dar știu că retina mea și a aparatului de filmat au reţinut pentru totdeauna și pentru alţii, cea mai mare paradă navală pe caic oamenii și popoarele secolului nostru au dedicat-o unui eveniment care se numește atât de simplu: independenţă, dar de la care, de fapt, se naște istoria!



ESCALĂ LA NEW YORK!

Duminică 4 iulie, orele 18.25. Sunt după 10 ore de alergă tură de la prova la pupa, ușor halucinat de spectacolul lui Op *Sail '76.* Acostăm la cheul 84, într-o hărmălaie care are loc pe *West Side Highway,* în dreptul cheului 86, unde este acostată *Esmeralda,* nava chiliană. Cheurile din beton sunt mult intrate în Hudson, permiţând acostarea a trei nave cu lungimea de 100 metri, una în pupa celeilalte, cu spaţiul de siguranţă respectiv. Deci în partea stingă a cheului 84 privind spre oraș este acostat *Mircea* chiar spre oraș, având în pupa *Gazeta Primeiro,* care are legată în babord *Zawisza Czarny* aceasta pe *Belle Espoir* în babordul căreia se leagă *Glenan.* În pupa acestora, două nave de luptă, *Hosart* al Statelor Unite și un

distrugător brazilian. În partea cealaltă a cheului 84 ar trebui să fie *Tovaristch* și *Kruzenshtem,* dar nu sunt, preferând să rămână la ancoră. La travers de *Mircea* două grupuri de veliere din clasa „B”. La cheul 86, deci la travers de noi peste acvatoriul lat de câţiva zeci de metri se află de la mal spre fluviu: *Libertad, Esmeralda* și bord în bord *Papayo* și *Edenton* nave de luptă. Pe partea cealaltă: *Gloria* și *Nippon Maru.* În locul velierelor sovietice apare o navă de luptă italiană. Cheurile sunt despărţite de *West Side Highway* printr-un gard înalt, păzit, cu ieșiri și ele păzite, pe deasupra străzii există terasamentul căii ferate, fixat pe o magistrală suspendată pe piloţi cam la înălţimea etajului I, și acolo, în stradă, vegheată de poliţie după ce-a depus taxele regulamentare, încadrată între stâlpi mobili legaţi cu lanţ, se petrece demonstraţia de protest la prezenţa navei *Esmeralda.* Se văd agitându-se pancarte și se aud strigându-se lozinci. La pupa se întind tendarii și tendele. Viceamiralul Sandu are invitaţi la cina care se dă pe dunetă. Aflu rapid că o asociaţie a liber profesionistelor în materie de amor a lansat o chemare pentru întreaga breaslă, chemând-o să boicoteze echipajul de pe *Esmeralda.* Că vor fi focuri de artificii. Soţia lu Barry îl așteaptă la cheu. Primii permisionari de pe *Libertad* pleacă în oraș. Sosește poliţia cu foarte cunoscutele automobile din „Șeriful” și celelalte seriale, pe portierele cărora scrie *Police.* Băieţii au centuri-cartușiere cu gloanţe strălucind mat, pistoale care-mi stârnesc entuziasmul bătându-le șoldurile, își repartizează navele pentru pază și se instalează în posturi cu dexteritate. Se ridică pavoazul electric. O mulţime de jurnale vorbesc despre *Mircea,* articole susţinute de fotografii excelente. Clar, *Mircea* se bucură de foarte multă simpatie. Zgomotul surd al orașului este percutat la răstimpuri de sirenele salvărilor, poliţiei sau pompierilor. Mi se înmânează invitaţia pentru diseară și un foarte inteligent program al escalei new-yorkeze care constă dintr-un carton îndoit pe lung, având pe una din coperţi insigna lui Op *Sail* ‘76, o parâmă înnodată cu nod, în “opt” în mijlocul căreia sunt trei veliere albe pe o mare de cerneală, în interior programul pe zile și ore. Bravo Pista. Toate navele arborează pavoazul electric. Ca întotdeauna și pretutindeni există și printre noi tipul acela igrasios, complexat, pus pe aranjamente mărunte, pentru care șicana este pâinea de fiecare zi, care taie de pe liste, sau adaugă pe liste invocând principii, care de fapt sunt cele ale resentimentelor personale și bunului plac. Noroc că nefiind autoritatea ultimă i se corijează patimele, așa că lucrurile se echilibrează în folosul colectivităţii. Tema este prea suculentă pentru a fi expediată aici, dar cum totuși ne apropiem de un bilanţ ea trebuie măcar enunţată și la bord se ambarcă ofiţerul aghiotant al viceamiralului, *commander* Robert Albin Johnson din *United States Naval Reserve,* concentrat pentru Op *Sail,* în viaţa de fiecare zi profesor de franceză în Fairfield Connecticut. Scund și voinic, *commander* Robert Albin Johnson mă privește de la început cu o maliţie infinită, acceptând identitatea mea ca un om de lume care știe să surâdă în faţa oricărei enormităţi. Este scară, toate navele au aprins pavoazul electric și docurile din New York au un aspect feeric. Pe dunetă s-au aranjat mesele și la ora 21.00 încep să sosească oaspeţii. Amirali din *Navy* cu soţiile, reprezentanţi ai presei, lume multă în uniforme albe, *Mircea* nu-și

trădează tradiţiile de ospitalitate și sarmalele cu mămăliguţă aurie, fac furori. Apoi, poate de la Battery Park, ori de pe Governor's Island ţâșnesc în cerul nopţii jerbele jocurilor de artificii. Este un spectacol multicolor, înstelat, plin de pocnete vesele cărora li se adaugă zgomotele făcute de americani pe străzi, pocnitori, fluierături, un dulce vacarm susţinut de vacarmul de pe nave.

Barry a venit cu soţia lui. Este seara de rămas bun, ei sunt foarte puţin sentimentali, *New York Post* este un jurnal citit și totul este O.K. Gazdele noastre din partea lui *Op Sail '76,* familia Trien a aranjat un program care mâine prevede un drum pe Long Island până la reședinţa domnului Norman Mercer, un milionar care se pare are legături de afaceri cu *Artimex,* o firmă românească și care dă un *party* echipajului de pe *Mircea.*

După plecarea oaspeţilor rămân pe teugă. Jocurile de artificii au încetat. Mașinile patrulelor de poliţie sunt pe cheu.

La câteva zeci de metri dincolo de bompres se ridică unul din cele mai mari și contradictorii orașe ale lumii. Am văzut și poate am înţeles câte ceva din civilizaţia ţărilor în care spiritul iberic și latin au întâlnit vechile culturi precolumbiene.

Aici colonizatorii sunt preponderent anglo-saxonii, indienii nord-americani erau încă în stadiul de vânători, nu trecuseră prin civilizaţia *pueblo,* nu clădiseră orașe și state, trăiseră în triburi rătăcitoare pe urmele turmelor de bizoni și desigur lucrurile stau cu totul altfel decât în America latină. Aud sirenele salvărilor și mașinilor poliţiei. Mii de firme luminoase deversează în cer un amestec difuz de culori groase, păstoase. Păstrez încă pe retină imaginea Hudsonului, coloana marilor veliere cu echipajele în arboradă, cu trena de yachturi, cu cerul populat de elicoptere și dirijabile, cu frontul uriaș al zgârie norilor zimţind cerul Manhattan-ului. Mâine trebuie să-l găsesc pe reprezentantul TAROM-ului. Să-mi adun toate actele, să-mi pun ordine în lucruri.

Luni 5 iulie. În general nu-mi plac snobii și nici falșii diplomaţi. Constat că în intimitate unii din cei care mă înconjoară sunt plini de afecţiune, iar atunci când suntem într-o situaţie „oficială”, devin brusc glaciali, ca și când rangul lor în diversele trepte ale ierarhiei dintr-o instituţie sau alta a statului, i-ar extrapola într-o altă lume, inaccesibilă muritorilor de rând, fără să se gândească. Vai, că voi deveni, vrând nevrând niște bravi pensionari și-atunci?! Dar cum nu-mi plac nici moraliștii de profesie mă ambarc în autobuzul cu aer condiţionat care va traversa Long Island, ducând la East Hampton reprezentanţi ai echipajului pentru *party-ul* dat de domnul Norman Mercer, după ultimele date profesând comerţul cu încălţăminte. Cheul 84 nu este departe de *West 42 Street.*

Deocamdată văd circulaţia rară în sens unic. Toată lumea este la treabă. Străzile aproape pustii. Zgârie nori. Parterele transformate în magazine. Rulăm pe fundul umbrit al unui canion cu ziduri depășind 200 de metri, ziduri verticale din beton, perforate simetric de linia ferestrelor. Se lucrează la fundaţia unui nou zgârie nori perforându-se stânca alb-gălbuie a Manhattanului. Copertine de pânză colorată în faţa magazinelor, ori a marilor hoteluri unde portari galonaţi deschid

portierele limuzinelor și unde boy în uniformele cunoscute descarcă geamantanele, cu gesturi solemne. *Columbus Circle,* statuia lui Columb căţărată foarte sus pe o colonadă, *Central Park, The Coliseum* și celebrul *Broadway.* Deocamdată impresie de cenușiu și rectiliniu. Se face un popas. Se aduc la autobuz cutii cu bere și răcoritoare. Marinarii sunt în alb. Gazdele sunt ospitaliere și prevenitoare. Se fac mutaţii, se aranjează și două turisme care ne preced, în unul din ele familia Trien, am aparatul de filmat cu mine și pe Broadway facem haltă la *Lincoln Center.* Aici se făuresc marile repertorii, clădirea este monumentală și în același timp odihnitoare, foayerele se abordează urcând trepte largi și străbătând esplanade pavate cu travertină, esplanade dominate de o fintână arteziană, interioarele sunt somptuoase, aflu că două din vitralii sunt opera lui Chagall, policandre imense, marmură, linii sinuoase, dulci, o oază în piatră dedicată artelor, ea însăși operă strălucită de artă arhitectonică modernă. Clădirea adăpostește Filarmonica, *Juilliard Theater, Metropolitan Opera, New York State Theater, Vivian Beaumont Theater,* Biblioteca *(Library)* și *Museum of the Performing Arts.* Este un popas care mă conciliază cu arhitectura în beton și sticlă. Un popas în care asimilez gigantescul, raportându-l la forţa economică din care se dezvoltă. Un popas în care distilez impresiile produse de linii și forme spaţiale, aici aparţinând organic orașului. Răcoare. Aer condiţionat. O anume solemnitate care ţine de actul artistic. Plecăm. Am impresia că filăm *East 59 Street,* lăsând pe dreapta *Carnegie Hali, Museum of Modern Art* uriașul din oţel, beton și sticlă albăstruie *Rockefeller Center, Pan Am Building* și apropiindu-ne de East River, clădirea binecunoscută, imensul paralelipiped al Naţiunilor Unite pe dreapta și *New York-Cornell Hospital* pe stingă, de unde ne angajăm pe *Quennsboro Bridge,* trecând East River în *Queens,* Long Island. Podul se sprijină în mijlocul fluviului pe Roosvelt Island. Un păienjeniș de industrii peste care trece panglica de oţel și beton, apele oţelii ale East River-ului, șerpuim odată cu autostrada plină de ramificaţii și pancarde pe care sunt înscrise direcţii și kilometri, trecem prin cartiere muncitorești tip, pe lângă un cimitir cu gazon și plăci funerare îngropate în acel gazon și rulăm spre aeroportul internaţional Kennedy, unde schimbăm șoferul. Aeronave uriașe vin la aterizare și decolează din minut în minut. Clopotul de pâclă rămâne în urmă. Rulăm în viteză pe o autostradă cu patru piste depășind cu dezinvoltură limuzinele, lucru care mă intrigă. Aflu de la gazdele noastre că atunci când s-a pus problema limitării vitezei, șoferii marilor companii transcontinentale au blocat toate podurile din New York cu mașinile lor uriașe, paralizând traficul.

Viteza limitată lovea direct în salariile lor și în interesele companiilor. Au obţinut câștig de cauză. Turismele au viteză limitată, autobuzele și autocamioanele, nu. În consecinţă șoferul face acrobaţie, trecând de pe o bandă pe alta, cu dezinvoltura unuia care ar conduce un „Fiat 600”. Păduri de pin. Localităţi-staţiune, ca și când toţi new yorkezii ar locui în aceste vile stil *„cottage”,* fără garduri între ele, cu peluze, garaje și pini și s-ar duce la New York numai pentru slujbe și afaceri.

Sunt vile din cărămizi și sunt vile cu pereţii din scândură în vechiul stil autohton. Sunt zeci de șosele laterale care se ramifiică din autostradă. Evident automobilul

stăpânește această lume, impunându-i servitutile lui, obligând-o să-i aștearnă pretutindeni panglici de asfalt și secătuindu-i rezervele de ţiţei.

Autostrada este de fapt un șuvoi de automobile de toate categoriile, din care se detașează la răstimpuri mașinile poliţiei. *Glen Cove, North Glen Cove. Jericho Westbury.* Vile, peluze, vile, păduri de pini, păduri de foioase. *Brentwood. Blue Point.* Vile, peluze, pini. Apoi, aproape de necrezut, cel dintâi lan de grâu pe care-l văd de când am plecat. Un lan de aur blond, unduitor, perfect selecţionat și perfect tratat cu erbicide. Nici măcar pata de culoare a unui mac. Un lan de grâu industrial, frumos, auriu, fără albăstrele pe margini, cu spicul doldora, viguros, chimizat, lucrat mecanizat, un lan exemplar.

Nu știu de ce, vederea acestui lan mă întristează puţin și mă înstrăinează puţin, cu toate că-mi simt lacrimile sub pleoape.

După patru luni de apă și peisaj tropical, vederea griului mă înduioșează. Apoi apar lanurile de cartofi înfloriţi, fermele cu fundate în verdeaţă, cu garduri din lemn dublate de garduri vii, peisajul își schimbă fizionomia, apar lacurile, sălciile, apoi pânze fermecătoare de apă umbrite de stejari, iarăși lanuri de cartofi în pământul nisipos și roșcat, *Montauk, East Hampton,* o localitate încântătoare de vile, parcuri cu stejari și pini, alei de asfalt și vila domnului Norman Mercer în stilul locului, adică pereţii exteriori acoperiţi cu șindrilă, un parc cu flori, trecem prin interiorul vilei și debușăm pe o terasă din colo de care se află piscina, mesele cu umbrele de soare, un parc vălurit ușor, cu gazon, stejari și trestie, dincolo de care presimt Oceanul. Cunoaștem gazdele și invitaţii acestora, este prezent ambasadorul nostru, sunt prezenţi câţiva reprezentanţi ai agenţiei noastre comerciale cu soţiile, ofiţerii noștri în alb, există un grătar la care se prăjesc cârnaţii de rigoare și mese cu farfurii și pahare din plastic, cu salate, ceapă dulce tăiată rotund, există un microfon la care gazda, ambasadorul și vice amiralul rostesc alocuţiuni, gazda dăruind ambasadorului un tablou în ulei reprezentându-l pe *Mircea* și ambasadorul dăruind tabloul navei, apoi sunt doi instrumentiști care cântă; apa din piscină este foarte albastră și-l rog pe Mihai, elevul caporal căruia soţia i-a născut o fetiţă, să facă oficiul de operator.

Cunosc pe viitorul meu tovarăș de zbor la București și constat că un anume snobism s-a infiltrat și în conștiinţa diverșilor noștri tovarăși acreditaţi în străinătate, care maimuţăresc un „Stil" bizar, lipit prost pe numele și apartenenţa lor la o cu totul altă societate. Mai ales mă irită infatuarea. Acolo unde se încearcă exerciţiul ei, întorc spatele. De altfel este un *party* cu totul reușit și domnul Norman Mercer împreună cu soţia sa sunt niște gazde perfecte. Atmosferă destinsă sub un cer albastru, pur, într-un aer mirosind a gazon și foarte vag, a păduri pe marginea Oceanului. Întors la *Mircea* pe care se instalase telefonul, sun la TAROM. Stranie senzaţie să vorbești la telefon de pe navă, cu o agenţie românească. Tovarășul Teodorescu lipsește. S-a cerut aprobarea în ţară pentru transportul cutiilor de film. Seara la cină, *commander* Robert Albin Johnson, aghiotantul viceamiralului Sandu, îmi povestește cu umor aventurile lui proaspete în această calitate, ca și unele mai vechi care ţin de renunţarea la cariera armelor. Zice că a avut trei comandaţi de

navă, după cum urmează: cel dintâi voia ca mașina să meargă perfect, indiferent de starea navei; celui de al doilea puţin îi păsa de starea mașinii, vopsită și strălucitoare să fie nava; iar al treilea le-a pus capac, voia ca mașina să meargă perfect; iar nava să fie mereu vopsită și strălucitoare, lucru de nesuportat, drept pentru care a preferat să devină profesor de franceză. Apoi, după o pauză, aplecându-se peste masă:

— Vraiment vous etes ecrivain?

Marţi 6 iulie. A fost o noapte bântuită de un coșmar sonor. Un somn percutat de plângerile unei trompete și răbufnirile melancolice ale unui trombon. O muzică stranie, venită dintr-un film cu porturi pescărești și drame ale mării stil Henri Queffelec. Aceste sonorităţi stranii s-au transformat în vise care m-au purtat aiurea printre pescadoarele din Narbonne, pe cheurile din piatră pe care se uscau plasele de pescuit și se vindeau stridii, languste și pești, totul în miros de catran, apă și pește. La 04.00 mă trezesc și des la pupa. Toate navele au pavoazul electric aprins. În pupa noastră, pe goeleta franceză *Belle Espoir II,* legată bord în bord cu *Gazela Primeiro. Zawisza Czarny* și *Glenan,* este bal. Echipajul cântă la trom petă, trombon, acordeon și armonică, duioase cântece de pe vremuri. Fetele au trecut de pe o punte pe alta și dansează pe teugă, la pupa, ori chiar pe acoperișul cabinei. Unii băieţi mai melancolici s-au izolat căţărându-se în arboradă. Bravii poliţiști sunt și ei acolo. Ascult muzica aceea plină de dulce melancolie, văd navele de război ale U.S.A., pavoazele electrice, apele uleioase ale Hudsonului, zgârie norii, geana de lumină verde, opalescentă la orizont, iarăși feeria portului și în prova zidul cenușiu al zgârie norilor de care mă izbesc mereu ca de un obstacol impenetrabil. Trebuie să recunosc că nu înţeleg New York-ul. Este un minus, știu, dar nu-l înţeleg și nu-l asimilez. Lumea mea este de altă factură. Aparţine altei zodii. Am văzut majoritatea capitalelor europene. Structura lor este alta. Aici simt cum mă inundă o însingurare plină de spaime nenumite. Mă înspăimântă ideea de a trăi pe fundul de piatră al prăpăstiilor verticale, deasupra cărora cerul este o iluzie estompată și murdară, ori într-un apartament pe geamurile căruia s-ar vedea geamurile altui apartament și un zid de beton percutat de linia ferestrelor. Stau la pupa, ascultând muzica aceea de navă și cheu, văd perechile dansând, apoi se face ziuă și pe *Esmeralda* și *Libertad* se aud trompeţii sunând deșteptarea. Locotenentul din *Navy,* Phil Delisle este pretutindeni pe navă. După masă va fi vizita populaţiei civile la bord. Navele militare din capătul cheului sunt acum trei distrugătoare ale U.S.A. Și o navă care întinde plase antisubmarin, *U.S.S. Harlan Country.* La 09.00 mă sui în autobuzul cu care vom face turul orașului. De fapt alfabetul turistic este foarte ușor de deprins aici, în aceste străzi unele paralele cu Hudson River și East River, celelalte perpendiculare pe ambele fluvii. Repetăm traseul de ieri, trecem pe la *Lincoln Center,* poposim la *American Museum of Natural History,* traversăm în autobuz *Central Park,* trecem cu un popas scurt pe la *Metropolitan Museum of Art,* pe *Fifth Avenue,* unde este o mare expoziţie Goya, apoi vizităm cu de-amănuntul palatul Naţiunilor Unite, această expresie luxuriantă și fastuoasă a dorinţei de

înţelegere pe care-o manifestă lumea contemporană, un labirint care înmănunchează cinci continente, trecem prin cartierul chinezesc plonjând într-o altă lume, toate firmele sunt scrise cu litere chinezești, străzile sunt traversate de sute de fâșii de pânză pe care se fac reclame tot scrise cu caractere chinezești, majoritatea trecătorilor care furnică pe străzi sunt chinezi, unele chinezoaice poartă chimonoul tradiţional, mărfurile din vitrine sunt și ele specifice, restaurantele au meniuri specifice și se pare că primarul are dreptate atunci când afirmă că aceste cartiere sunt insule etnice perfect delimitate în mareea fluctuantă a marelui oraș. Cartierul chinezesc este absolut fascinant. Ieșim din *Chinatown* și pătrundem în *Downtown* acel oraș de jos cu care ne-am întâlnit urcând Hudsonul în ziua feerică de 4 iulie și facem popas la poștă, nu departe de Wall *Street* și *Battery Park.* Oficiul poștal este plin de fișele delicvenţilor și criminalilor, cu amprentele, fotografiile și recompensele de rigoare. Din Battery Park vedem Hudsonul, Statuia Libertăţii, rememorând alianţa cu francezii din războiul pentru independenţă. Portul ferryboat-urilor care circulă între Manhattan și Staten Island. Pe această esplanadă se află monumentul lui Giovanni da Verranzano, iată un pirat spânzurat care beneficiază de un monument, ruinele lui *Castle Clinton,* un fort și U.S. *Custom House* unde Petec Minuit a cumpărat insula Manhattan în 1626, de la indienii Algonquis. Este un aer de vară vânturat de briză, sunt cozi la ferry, sunt cozi la navele care pleacă la Statuia Libertăţii apoi ne întoarcem la navă după un nou inventar al celor mai înalte clădiri și al celor mai mari hoteluri. Între orele 10 și 12 străzile sunt absolut provinciale, cu poliţiști călări, orbi conduși de câini și petece de lumină căzând ici, colo pe trotuare. Mai sunt încă două zile până la decolare și nu am încă formele. Vorbesc la agenţia Tarom, atașatul aero și naval vorbește la ambasada noastră din Washington care ne asigură că până mâine seară voi avea pașaportul. După masă vizită la bord. La schelă Phil cu militari de-ai lui, necruţători. Phil cu ochi de inchizitor. Tot ce i se pare suspect este eliminat fără niciun comentariu. O coadă nesfârșită care se încolăcește pe cheu, spre ieșirea din port.

Filmez de pe teugă de la puntea centru, de la pupa. Un caleidoscop de chipuri aparţinând tuturor raselor pământului: albi și negri, galbeni și indios, foarte mulţi ducându-și copiii în spinare, apoi acei copii trec în braţele marinarilor, se împart pliante, aud vorbindu-se românește, unii au venin pe limbă, pe buze, sunt otrăviţi până-n măduvă, parcă nava asta n-ar însemna România, patria de care s-au lepădat pentru că au mânjit-o cu sânge, ori pentru că au iubit prea mult viţelul de aur. Transfugi vechi, autorii crimelor din timpul domniei legionare, ori alţii mai proaspeţi, apoi vine doctorul Jak Bloomfield, cunoștinţa mea de la „Miramar Yacht Club”, apoi un tânăr puţintel obrăznicuţ care „a auzit că este un scriitor la bord și vrea să-l cunoască”. Vorbește foarte bine românește și-i spun că asta se poate întâmpla dacă și scriitorul vrea să-l cunoască pe el, deocamdată este ocupat, prind un licăr în ochii tânărului, îl iau de braţ și-l întreb cine este. Este Liviu Ivanov, mama lui a divorţat când era mic, a venit în S.U.A., l-a luat și pe el, s-a remăritat în New York, tatăl pe care-l iubește mult a rămas la București. E fericit pe teugă, între marinari, unde aude vorbindu-se numai românește. Dacă vreau să-mi fie ghid în

New York? — Vreau!… Pasiunea lui este pictura.

Îi este dor de București. Îi este dor de tatăl lui… Vrea cărţi românești… Tânărul îmi este simpatic, ghicesc ceea ce se ascunde dincolo de glasul voalat și-l iau cu mine pe navă.

Când se sună încetarea vizitei, îi spun să vină mâine la *Mircea.* Mâine de dimineaţă. Vom hoinări prin New York și-mi va povesti viaţa lui. Liviu pleacă nu prea hotărât s-o facă. Dușul. Redingota. Diseară cocktail la bord. *Mircea* iluminat festiv, cu tendele întinse, primitor și ospitalier. Avem foarte mulţi musafiri de la ambasadă, Biblioteca română din New York, Oficiul economic, misiunea noastră la O.N.U. Cu ambasadorul român la O.N.U. Și ambasadorul în S.U.A., ofiţeri de la alte veliere, bravii noștri amici de la N.B.C., aproape toată echipa și… reprezentantul Tarom-ului, Gheorghe Teodorescu, sau în formula completă General Manager, Tarom Romanian Air Transport.

General Manager îmi aduce biletele de avion și-mi spune că a primit telexul din ţară prin care se aprobă transportarea cutiilor cu filme, lucru comunicat și de ambasadorul nostru în S.U.A. Care-mi spune că a făcut demersurile pentru această aprobare. Iminenţa plecării mă umple de regrete. Este una din cele mai calde întâlniri la bord. Cunosc medicul de pe *Sagres II,* căpitanul Ruiz José Vidai Patricio Marques, un portughez scund cu o foarte îngrijită bărbuţă neagră, cu care fac conversaţie pasionantă și la zi: situaţia din Portugalia, independenţa condiţie esenţială a libertăţii, suveranitatea mod de viaţă al tuturor naţiunilor indiferent de mărimea și forţa lor.

Vrea să viziteze România. Îmi spune că în National Geographic a apărut un articol despre *Mircea* și echipajul lui.

Îl cunosc pe Alfred Frankel, om de afaceri care lucrează cu Norman Mercer, posedat de toţi diavolii umorului gras, care-mi povestește competiţia cu un tovarăș Napoleon din partea română, competiţie care are drept scop tragerea pe sfoară a partenerului. Deocamdată românii în loc să confecţioneze, să zicem ghete pentru locuri de muncă capabile să se facă praf după două luni, confecţionează niște ghete imposibile, care durează 2 ani și atunci cum stăm cu comerţul? Pe urmă fabrica respectivă are umorul negru să facă cinci găuri pentru șiret pe o clapetă a ghetelor și șase pe alta, el refuză stocul (călătorește des la București) tovarășul Napoleon zice că totul se remediază pe loc, aduce câţiva muncitori români de la București la New York care într-o lună, folosind preduceaua, dau cea de a șasea gaură și totul este O.K. Spre mulţumirea ambelor părţi și stupefacţia istoricilor comerţului cu ghete.

Ambasadorul nostru la O.N.U. Cunoaște la fel de bine ca mine viaţa literară din ţară, așa că facem un popas în lumea literelor românești. Îl cunosc pe unul din membrii delegaţiei noastre de istorici care au susţinut o serie de comunicări știinţifice în S.U.A., și mi se rezolvă pe loc, cu cei de la Misiunea română, problema cea mai spinoasă: transportul la aeroportul internaţional Kennedy, cu o mașină a Misiunii. Doamnele văduve și în vârstă se simt foarte bine la bord. Una dintre ele dansează singură după „București, București”, melodie revărsată pe punţi de staţia

de radioamplificare abordului. Mă obsedează figura tânărului Ivanov. Expresia aceea de tristeţe când a părăsit nava. Îmi reproșez că am fost prea dur. Că în definitiv viaţa este de fapt o interacţiune a nuanţelor și nu peste tot poţi rezolva lucrurile despicându-le cu sabia, ca pe celebrul nod gordian. Ne pozăm… color, pe duneta iluminată.

Aflu lucruri puţin cunoscute despre activitatea Bibliotecii române și a conaţionalilor care lucrează la New York. Lumi nile navelor se reflectă pe oglinda tremurătoare a Hudson-ului.

Este penultima noapte când dorm pe cușeta din cabina „Of. Sup. II". Când punţile rămân doar cu personalul de gardă, nu mai regăsesc intimitatea din larg, nici nu mai pot stabili comunicarea directă cu *Mircea.* Știu că am pierdut harul care mă făcea să înţeleg nava, dincolo de aparenţă. Este pedeapsa pentru că plec acum. Haide bătrâne, îi spun, acum sau peste o lună, tot va trebui să plec, nu sunt marinar, ce dracu, o știi, te lasă inima să nu încerc și cealaltă aventură, cu avionul?!

Mormăi mereu acolo pe dunetă, în babord, așezat pe cutia din plastic a uneia din plutele de salvare, loc în care-am stat ore îndelungi când eram în larg, ascultând valul de etravă, arborada, scripeţii, tot ce ţine de universul sonor al plutirii cu vele. Mormăi, dar de nicăieri, niciun răspuns. *Mircea* stă legat regulamentar, cu pavoazul aprins și atât. Apoi vin oamenii, de toate gradele și-mi aduc vrafuri de scrisori cu destinaţia „acasă".

Apoi vine ora miezului de noapte în care ascult cu reculegere cele patru duble bătute de clopotul de aramă de la puntea centru. Apoi vin singurătăţile din cabină în care refac cu ochi deschiși, filmul fantastic al acestei călătorii pe apă și dintr-odată mă simt foarte singur, incert, balansând între două lumi: aici pe navă și acolo, adică acasă.

Miercuri 7 iulie. Ultima zi pe *Mircea.* Dimineaţă mohorâtă, cu averse de ploaie și piele cenușii lingând frontoanele zgârie norilor. Îmi fac bagajele ajutat de Marcel. Două geamantane mici, de împrumut, cu fișele la „Cronica eroică", manuscrisul și restul documentării, puţină lenjerie, cele cinci cutii de filme, sacul marinăresc. Restul, adică tot ce rămâne, predau la magazia navei. Liviu Ivanov mă așteaptă la puntea centru, înarmat cu umbrela de rigoare. Îmi iau aparatul de filmat, cu toate că sunt avertizat să ocolesc o sumă de străzi unde foarte lesne mi-ar putea fi smuls din mână. Ieri am văzut câteva automobile în care pe scaunul de lângă șofer se lăfăiau o frumuseţe de pistoale și probabil nu stăteau acolo fără motiv. O luăm pe strada 42 până în *Fifth Avenue* unde este sediul TAROM și ONT. Este straniu și în același timp cu totul îmbucurător, ca urcând în nu știu ce zgârie nori, să intri pe ieri toriul unei agenţii românești, plină de reclame color, un ieri toriu cochet, bine aranjat, unde toată lumea vorbește românește, este ospitalieră și eficace. Nu rezist tentaţiei de a filma acest interior, fără reflectoare, în lumina spectrală care se filtrează de afară. Toate formele sunt gata. Voi decola mâine la orele 22.00, când *Mircea* va fi în marș spre Philadelphia. Aviatorii au fost, ca întotdeauna, la înălţime. Liviu mă conduce la Biblioteca română unde oficiile de gazdă le fac Gabriela și Ion

Monafu. Acţiunile Bibliotecii române sunt diverse și de ţinută. De la mesele rotunde cu teme substanţiale, să notăm „Dimensiunea universală și naţională a operei lui Mihai Eminescu. Problema depășirii barierei limbii” cu participarea unor profesori universitari de prestigiu, unii de origine română, la simpozioane „of Romanian Folk Arts”, ori de artă contemporană românească, concerte simfonice susţinute de orchestre românești, conferinţe studiu cu subiecte din istorie, sociologie și lingvistică patronate de universităţi americane în colaborare cu Biblioteca, până la munca de bibliotecă obișnuită, există un teren vast de manifestare a culturii și istoriei într-o lume care poate fi interesată și sensibilizată la aceste probleme. Se primesc lunar în jur de 150 de scrisori, mai ales de la tineretul școlar dornic să aibă la îndemână cărţi care să cuprindă: stema și drapelul, geografia și istoria, forma de guvernământ, indus tria, agricultura, cultura, turismul, modul de viaţă, costume populare, reţete culinare ale bucătăriei naţionale, peisaj, totul nu dincolo de 20 – 25 pagini, cu ilustraţii, în engleza curentă.

Apoi se simte nevoia unui stoc de steguleţe tricolore. Copiii americani obișnuiesc să fluture la serbările lor steguleţele unor ţări cu care au afinităţi: știu ceva despre ele, au o carte ilustrată, o colecţie de timbre. Se cer asemenea steguleţe, dal ele nu există. Mă gândesc că avem scriitori excelenţi pentru copii și o asemenea carte ilustrată ar crea interesul la o vârstă în care tot ceea ce impresionează rămâne pe viaţă. Ar fi aproape stupid să credem că în Statele Unite anumite cercuri nu ne fac o propagandă ostilă, folosind toate mijloacele legale de care se dispune, de la presă, la manifestaţia de stradă.

Apoi hoinărim prin New York. De pe *Second Avenue,* unde este Biblioteca română, în squarul din faţa zgârie-norului PanAm-ului unde filmez colosul din beton, oţel și sticlă, pe acoperișul căruia a fost amenajat un heliport, apoi pe *Fifth Avenue,* cu magazinele lui debordând de produse de toate sorturile imaginabile și neimaginabile și Liviu îmi povestește cum a ajuns, mic fiind, la New York, cum și-a făcut studiile superioare economice contra 5.000 dolari anul de învăţământ, cum pictează și cum se câștigă celebritatea, cum ești singur într-un ocean al concurenţei și cum poţi cădea la fund, cum locuiește cu prietena lui într-o garsonieră în *Rego Park,* cum lucrează la o bancă pentru 900 dolari pe lună, apoi face pro nosticuri asupra viitoarelor alegeri prezidenţiale, îmi înșiră șansele lui Carter, îmi vorbește de haosul incontrolabil al vieţii New York-eze, de manifestaţia publică a homosexualilor care au cerut dreptul de a profesa în școli, apoi vedem cerșetorii orbi conduși de clinii lor docili și înţelepţi, apoi din norii care atârnă deasupra zgârie norilor începe să plouă și filmez *Avenue* pe ploaie. Încrezător în harul Paillard-ului de a suplini lipsa mea de știinţă operatoristică. Navigăm sub umbrelă, filmez *Rockeffeler Center* și. St. *Patrick’s Cathedral. Rockeffeler Center,* 21 de imobile, ocupând 6.8 hectare, legate prin culoare subterane, cea mai înaltă clădire 259 m. Un tur de o oră = 1,95 dolari pentru adulţi și 1,25 pentru copii.

Catedrala Sfântul Patrick, sediul arhiepiscopului de New York, opera lui James Renwick, construită în 1858 – 1874, stil gotic, un joc de arhitect copil pe lângă *Rockeffeler Center.* Iarăși vitrine cu supertehnică electronică aplicată de la

bucătărie până la televizoare și combinele radiotele, apoi între două averse traversăm strada în *Central Park,* să ascultăm cântăreţii de ocazie, pe cei care ţin discursuri și diverșii monomani pașnici. Trombe de apă zebrează pereţii verticali. Pe fundul străzilor se face întuneric. Facem o vizită scurtă la Zoo, apoi ne întoarcem pe Broadway spre Chelsea. În *Theatre district,* reclamele Play-urilor de succes sunt formate din citate luate din presă, semnate de cronicarii teatrali la modă, bordelurile susţin fotografiile curtezanelor cu reclame de genul: „Cu $10 Totul", cozi la casele de bilete ale teatrelor, vedem celebra reclamă cu fumătorul care de 50 de ani scoate rotocoale de fum pe gura deschisă, nimerim între grupuri de derbedei de toate culorile care acostează femeile și ne rânjesc agresiv.

Liviu vrea să-i caut tatăl la București și să-i transmit dragostea lui de copil înstrăinat. Îl ascult de câteva ore, ore în care orașul s-a dezvăluit parţial. O mare obsesie. Ieșirea din anonimat. Celebritatea, care aduce consacrarea, banul și ieșirea din mediocritate. Mereu banul, demonul și dumnezeul acestei lumi. Liviu mă conduce la cheu. Un băiat bun, cald, puţintel dezorientat, care judecă lucid societatea în care trăiește. Mă despart greu. Parcă las undeva departe, un prieten bun, dar prea tânăr pentru această escală. După masa mi-o rezerv pentru un tur de orizont cu mine însumi. Din nou Strada 42 cu grămezile ei de gunoi și sticle, de cutii de bere și pahare din plastic pe care salubritatea nu le poate dovedi. Din nou puhoiul de oameni de toate culorile, afișele cinematografelor cu filme ale violenţei, cu filme sexy, ori porno, un negustor mă viră într-un magazin să-mi vândă un calculator electronic, mă prind în joc și pornim disputa de la 45 de dolari. Ajungem la 25 și încă este dispus să cedeze; dar n-am vreme. Prăvălii ţinute de greci, de italieni, nimeresc într-una ţinută de un camerunez, cu măști din lemn din Camerun, cu statuete sculptate în abanos, reprezentând divinităţi tribale și rinoceri, elefanţi și nuduri, apoi tablouri pe mătase, arme și mărgele, amulete și rezemăloare de cap, un univers domestic straniu, apoi mă transport în Japonia, la un negustor japonez de arme și platoșe de samurai, apoi fac o escală în Taiwan printre porţela nuri chinezești; apoi rătăcesc pe străzile în care lumina de după ploaie și ploaia au dizolvat smogul, lăsând ceva de lingoare lipicioasă Circul între Strada 42, Broadway și Fifth Avenue, fără să fac „priză" la oraș și surprinzător, sătul să-mi fac loc cu coatele să văd mutre teșite, ori mai puţin teșite, să asist la interpelări violente, mă întorc la navă, unde, este o întâlnire a coloniei române. Sunt la cabină, este cu adevărat ultima noapte la *Mircea,* vreau să-mi ordon însemnările, dar sunt solicitat la punte de… poetesa Gina Cogoiu. Doamna Gina Cogoiu este ardeleancă, s-a măritat cu un medic italian, vorbește ardelenește, este volubilă și-mi spune că a publicat 21 de volume de versuri, a obţinut câteva premii și că are probleme cu o parte din emigraţia românească. Mai exact, zic eu, cu legionarii. Desigur. Acești teribili mânuitori de pistoale informaţi că Gina Cogoiu a fost invitată să citească o poezie cu ocazia vizitei șefului statului român, au ameninţat-o că dacă o face, îi dau foc la casă. Gina Cogoiu și-a citit poezia și băieţii cu pistoalele i-au dat foc la casă. Acum se teme să n-o pândească și să-i tragă un glonţ în cap. Desigur, îmi citește poezii și-mi dă câteva pentru revistele de-acasă. Poezii în stilul ușor mitic, ușor

religios care se practica între cele două războaie mondiale. La bord sunt instrumentiști ai unui ansamblu folcloric din ţară, se cântă și joacă hore și sârbe, Făcașiu domină totul cu clarinetul, puntea centru geme de lume și cineva îmi șoptește insidios că… avionul de mâine s-a contramandat. N-a venit de la București, ori nu se știe ce alt motiv. Altă cursă nu mai este decât joia viitoare, când Mirc*ea va* fi la Baltimore.

Trebuia să se întâmple și asta, prea merseseră toate pe roate. Există și versiunea transferului la *Sabena,* dar bagajele?

Nu-mi fac nicio grijă. Abia rămân să mă întorc cu *Mircea.*

Există un șofer inimos la Bibliotecă, Matei, care telefonează la Tarom, sunt câţiva funcţionari de aici care pleacă în ţară, ori prin ţară la Geneva. Tevatură, iarăși telex de la București care-mi fixează loc la o cursă *charter* a Tarom-ului, tot pentru mâine seară. Se fixează modalitatea exactă de transport și nea Matei ager, zice că-mi ia bagajele și le duce la Misiune, încă în seara asta. Mă sfătuiește să leg totul marinărește. Mâine înainte de plecarea navei va veni o mașină care mă va duce la Misiunea română și de acolo la aeroport. O fac fără nicio tragere de inimă. Mă indispun niște îngâmfaţi care au aerul că pe umerii lor apasă toată răspunderea politicii internaţionale a României în special și a mapamondului în general. Cântă prea frumos clarinetul ca să scot sabia, așa că-mi văd de treabă, nu înainte de a însemna în carnetul meu de reporter, atitudini marţiale, gesturi menite să devină memorabile, panseruri cutremurătoare adresate istoriei. Secundul a ordonat să mi se aducă merlin și cu merlinul în cauză, îmi leg bagajele strict marinărește. Matei a dispărut, ca să reapară cu un microbuz din care își face apariţia consulul nostru la Washington, cu… pașaportul. Am biletul de avion, am pașaportul, am pas-ul american. Marinarii mă ajută să-mi duc bagajele la microbuz.

Punţile lui *Mircea* sunt pline de oaspeţi români. Primesc un telefon de la un fost ofiţer de aviaţie, autor de manuale didactice, prin 1941 președinte al comisiilor de brevetare la școlile de zbor cu și fără motor, care m-a examinat la probele de brevet pentru pilot de planor. Îi pierdusem urma în război, îmi spune că s-a stabilit de foarte mulţi ani la New York unde conduce o școală de limbi străine dotată cu mijloace de învăţământ audio-vizuale. A aflat că am fost pilot de vânătoare. Îl invit la bord. Se scuză. Nu poate veni. Îl întreb de ce nu face o vizită în Ţară. Spune că situaţia este oarecum complicată. Încerc să-i explic că nu există nicio complicaţie. Glasul din receptor este același de acum 35 de ani. Îmi reamintește perfect omul în uniforma grifer de căpitan aviator care mi-a pus întrebările de rigoare la proba de brevet.

Ce destin l-a mânat pe malurile Hudson-ului? Nu știu. Reintru în circuitul gazde-oaspeţi. Apoi vine noaptea.

8 iulie. Ziua plecării. Am umplut cutia aparatului de filmat cu scrisorile echipajului. Am să duc aparatul în mână. Un tip care filmează cu un aparat de profesionist este ghiontit mai cu rezervă. Este o dimineaţă temă. N-am niciun chef să hoinăresc prin oraș. Până acum am văzut doar aparenţele și fie că mă înșală,

fie că nu, rămân străin de urbea trăind în afara socialului, dirijată de forţe pe care nimeni nu le mai poate controla. Timpul se dilată la infinit. Rătăcesc de la prova la pupa, trec pe la cazărmi și bucătării, îmi iau rămas bun de la oamenii echipajului, apoi vine secundul foarte jenat și-mi spune că în cabina „Of. Sup. II” a fost repartizat nu se știe cine nou venit la bord, înţeleg și-mi găsesc adăpost la Vali, unde-mi pun aparatul de filmat și cutia lui bucșită cu scrisori. Este inutil să mai ascult plescăitul ușor al valurilor, să stau la pupa unde se simte briza venită de la Ocean, ori la puntea centru să mă satur cu mirosurile acelea de catran și parâme, de vele și pitură proaspătă. Suntem apoi adunaţi la salon pentru masa de prânz. Viceamiralul Sandu vorbește despre despărţirea noastră. Despre aceste patru luni de viaţă la bord. Este surprinzător cum doi bărbaţi la vârsta noastră pot fi atât de emoţionaţi, cum se adaugă emoţia comandantului marșului care tace cufundat în fotoliu, cum pot simţi lacrimile și cu cât efort le stăpânesc, sunt ca de obicei câţiva invitaţi americani la bord, viitoarele gazde de la Philadelphia și clipa aceea unică ne aparţine numai nouă, celor care am înţeles până la ultima consecinţă Oceanul și Cerul.

Apoi începe să se întărească vântul și nava se leagănă ușor.

Sunt foarte lucid și lacom de fiecare amănunt. Iată n-am fost un pasager trecător de clasa I-a. Vali se face nevăzut să nu i se vadă emoţia. A venit mereu la mine când mă chinuiam, aducându-mi ceea ce se poate aduce pe Ocean și un cuvânt bun.

Comandantul Hârjan are un tremur imperceptibil al buzelor și pleoapelor. Tace cu încăpăţânare. Se aduce șampania. Cuvintele se golesc de conţinut. De fapt conţinutul este în această tăcere crispată, inundaţii din partea mea de o durere adâncă. Au fost doar 4 luni, dar au însemnat o viaţă.

Nava acostată cu tribordul la cheul 84 din New York Harbour.

15.55. S-a pornit mașina. Comandantul marșului, căpitanul de rangul 1 Hârjan Alexandru a dat adunarea cadrelor pe dunetă. Simt în tot timpul bătaia ritmică a mașinii. Trebuie să-mi iau rămas bun de la acești oameni în alb. La puntea centru sunt elevii caporali și marinarii. Îmi trebuie toată stăpânirea de sine să pot salva măcar aparenţele. Cu acești oameni din marina militară am redescoperit sensurile plutirii și mirajul fascinator al orizontului marin. Împreună cu ei m-am redimensionat, redescoperit și într-un fel foarte propriu m-am regăsit stimabil. Împreună am știut să găsim adevărul despre noi înșine în solitudinea absolută și majestuoasă a Oceanului. Împreună cu ei mi-am astâmpărat foamea de geografie și istorie, mi-am astâmpărat setea de necunoscut, mi-am răspuns unor întrebări legate de marile migraţii, mi-am oferit încă o șansă să fiu învins, sau să înving. Desigur ei nu ghicesc sub faciesul confecţionat pentru păstrarea demnităţii, nimic din ceea ce gândesc, simt și trăiesc. Nu știu încă nimic despre zestrea spirituală cu care plec de la bord. Poate nici eu nu știu prea mare lucru despre astea toate și despre mereu altele, descoperite mult mai târziu, atunci când în liniștea luncii și a livezii voi reveni asupra perioadei din viaţa mea, numită *Mircea.*

Deci ne luam rămas bun.

Comandantul Hârjan înţelege și tace. Înţeleg și tac. Apoi cobor la puntea centru, între băieţi. Apoi urc treptele schelei. Apoi trec pe cheu. Văd silueta albă, catargele balansându-se ușor, galionul cu Mircea Voievod, echipajul pe dunetă și teugă, zgârie norii, cerul vătos atârnând peste New Jersey și știu că una din cele mai fabuloase aventuri spirituale ale vieţii mele a luat sfârșit.

La bordul navei școală "Mircea".
martie – iulie 1976.
Grădiștea pe Argeș aprilie – decembrie 1977.

CUPRINS